

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Procedure en advies Commissie voor de m.e.r.	3
1.3	Leeswijzer	4
2	Vooroverleg artikel 3.1.1 Bro	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Samenvatting en reacties	5
2.2.1	Gasunie N.V.	5
2.2.2	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid	5
2.2.3	Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard	5
2.2.4	Veiligheidsregio Hollands Midden.....	5
2.2.5	Provincie Zuid-Holland.....	6
2.2.6	Politie	6
2.2.7	Gemeente Zuidplas	7
3	Thematische beantwoording	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Verkeer	8
3.3	Luchtkwaliteit	9
3.4	Geluid	9
3.5	Externe veiligheid	10
3.6	Landschap	10
3.7	Natuur	11
3.8	Gezondheid	11
3.9	Grondverwerving en planschade	12
3.10	Economische uitvoerbaarheid	13
4	Vooroverlegreacties	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Samenvatting en beantwoording	14
4.2.1	Indieners Sterrenlaan	14
4.2.2	Vereniging tot Behoud Landelijk Waddinxveen	19
4.2.3	Sterrenlaan 78	25
4.2.4	Plasweg 39 en 41	28
4.2.5	Tweede Bloksweg 48 e.a.....	29
4.2.6	Kleikade 33.....	31
4.2.7	Noordeinde 25	31
4.2.8	Onderweg 85	33
4.2.9	Kleikade 32.....	34
4.2.10	Plasweg 16b en 18a.....	34
4.2.11	Plasweg 6a e.a.	35
4.2.12	Bredeweg 90 en 94	37
4.2.13	Plasweg 16 Bis.....	38
4.2.14	Zesde Tochtweg 6a	38
4.2.15	Werkgroep Duurzaamheidscommunicatie.....	40
4.2.16	Mont Royal	43
4.2.17	Kleikade 30,31 en 44.....	45
5	Bijlage - Lijst van indieners	47

5.1	Vooroverlegreacties instanties.....	47
5.2	Vooroverlegreacties privépersonen	47
6	Bijlage – lijst van wijzigingen.	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De Provincie Zuid-Holland en gemeente Waddinxveen hebben in 2015 afspraken gemaakt over de aanleg van de Vredenburglaan, Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan. Als eerste stap zal de Vredenburglaan door de provincie gerealiseerd worden en hiertoe is op dit moment het bestemmingsplan Vredenburglaan in procedure. Onderlegger van dit bestemmingsplan is een Milieu Effect Rapport (MER).

Het voorliggende document betreft de Nota van Antwoord en heeft betrekking op reacties op het voorontwerpbestemmingsplan Vredenburglaan en het MER Vredenburglaan – Bentwoudlaan – Verlengde Beethovenlaan, hierna het voorontwerpbestemmingsplan en het MER en de provinciale landschapsvisie voor de inpassing van de Vredenburglaan.

1.2 Procedure en advies Commissie voor de m.e.r.

Het college van Burgemeester en Wethouders heeft op 22 maart 2016 ingestemd met het voorontwerpbestemmingsplan. Vervolgens hebben de stukken van 31 maart tot en met 11 mei 2016 gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen. De stukken waren in te zien op de volgende locaties:

- De website van de gemeente Waddinxveen www.waddinxveen.nl;
- Het gemeentehuis van de gemeente Waddinxveen.

De landschapsvisie was via de website van de provincie Zuid-Holland in te zien.

Gedurende bovengenoemde termijn kon door eenieder op het voorontwerp bestemmingsplan en het MER mondeling en schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar worden gemaakt aan de gemeente Waddinxveen. Ook de vooroverlegpartners hebben kunnen reageren op de stukken en is de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna te noemen commissie voor de m.e.r.) om advies gevraagd. De commissie voor de m.e.r. heeft bij de toetsing van het MER enkele tekortkomingen gesignaleerd. Zij acht het opheffen daarvan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming. De tekortkomingen betreffen:

- de noodzaak en omvang van mitigerende maatregelen voor geluid zijn onvoldoende uitgewerkt, waardoor de effecten van de mogelijke maatregelen niet duidelijk zijn;
- de mitigerende en/of compenserende maatregelen op het landschap zijn onvoldoende uitgewerkt, waardoor de effecten van die maatregelen niet duidelijk zijn.

De commissie voor de m.e.r. heeft daarom geadviseerd een aanvulling op het MER op te stellen en de aanvullende informatie te betrekken bij de besluitvorming. De provincie heeft inmiddels deze aanvulling laten opstellen en deze is aan het MER toegevoegd. Ook de aanvulling is beoordeeld door de commissie voor de m.e.r. Naar het oordeel van de Commissie geeft het MER en de aanvulling daarop voldoende milieu-informatie om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan 'Vredenburglaan'. Zowel het voorlopig toetsingsadvies van 15 juni 2016 als het toetsingsadvies en de aanvulling daarop van 6 april 2017 van de commissie voor de m.e.r. zijn in deze nota in bijlage 6 opgenomen.

In totaal zijn er achtenveertig reacties ingediend. Deze Nota van Antwoord gaat in op de ingebrachte reacties, de reactie daarop en de gevolgen voor het op te stellen ontwerpbestemmingsplan, het definitieve MER en de landschapsvisie. De Nota van Antwoord is een bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de vooroverlegreacties behandeld en beantwoord. In hoofdstuk 3 is aan de hand van een aantal thema's een zogenaamde thematische beantwoording gegeven.

De specifieke beantwoording, in aanvulling op de thematische beantwoording, is te vinden in hoofdstuk 4. In dit hoofdstuk is onderscheid gemaakt in de beantwoording van reacties van rechtspersonen en privépersonen.

De wijzigingen als gevolg van de vooroverlegreacties zijn te vinden in de Nota van Wijziging die als bijlage is gevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan.

2 Vooroverleg artikel 3.1.1 Bro

2.1 Inleiding

Conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft het college van Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van het bestemmingsplan Vredenburglaan overleg met betrokken rijksdiensten en gemeenten, met de waterbeheerders en met andere stakeholders van wie belangen in het geding zijn. In bijlage 1 is een lijst opgenomen met de vooroverlegpartners. Er zijn in totaal zeven reacties binnengekomen. In dit hoofdstuk zijn de ingekomen vooroverlegreacties samengevat en voorzien van een reactie.

2.2 Samenvatting en reacties

2.2.1 Gasunie N.V.

	Samenvatting	Reactie
1	Voor de Gasunie geeft het voorontwerpbestemmingsplan geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie.	Wij danken de Gasunie voor haar reactie en nemen het voor kennisgeving aan.

2.2.2 Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

	Samenvatting	Reactie
1	Voor Rijkswaterstaat geeft het voorontwerpbestemmingsplan geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie. Zij blijft in de toekomst graag op de hoogte van ruimtelijke plannen in de gemeente Waddinxveen die een relatie hebben met het hoofd(vaar)wegennet en hoofdwatersysteem.	Wij danken Rijkswaterstaat voor haar reactie. Wij zeggen toe Rijkswaterstaat op de hoogte te houden van het voorliggende plan en overige ruimtelijke plannen in de gemeente Waddinxveen.

2.2.3 Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

	Samenvatting	Reactie
1	Het hoogheemraadschap geeft aan dat het plan geen nadelige invloed heeft op het watersysteem. Zij heeft daarom geen bezwaar tegen de vaststelling van het bestemmingsplan.	Wij danken het hoogheemraadschap voor haar reactie en nemen het voor kennisgeving aan.
2	Het hoogheemraadschap heeft één tekstuele opmerking in paragraaf 5.2.3 Grondwater: de tekst <i>de droogmaling van bouwputten</i> kan verwijderd worden.	De tekst in de toelichting van het bestemmingsplan wordt hier op aangepast.
3	Tenslotte verzoekt zij de gemeente het hoogheemraadschap op de hoogte te houden en te betrekken bij de verdere uitwerking van het plan.	Wij zeggen toe het hoogheemraadschap op de hoogte te houden van het voorliggende plan en de uitwerking daarvan.

2.2.4 Veiligheidsregio Hollands Midden

	Samenvatting	Reactie
1	Over de bluswatervoorziening en bereikbaarheid is in een eerder stadium met de gemeente overlegd. Op basis van	Wij danken de Veiligheidsregio voor haar reactie en zullen tezamen met de initiatiefnemer het

	Samenvatting	Reactie
	dit overleg zijn in het bestemmingsplan enkele maatregelen genoemd die zullen worden uitgevoerd. De Veiligheidsregio overlegt graag met de gemeente over deze maatregelen in relatie tot het beoogde effect.	overleg met haar aan gaan. Initiatiefnemer heeft met de veiligheidsregio overleg gehad. Aandachtspunt was draaiplekken op de Plasweg. Deze zijn op het ontwerp toegevoegd.
2	Met het realiseren van de Vredenburglaan zal het groepsrisico niet toenemen. Het plangebied kent momenteel een lage personendichtheid waardoor er ook momenteel geen sprake is van een significant groepsrisico. Eventuele bestemmingsplanwijzigingen in de toekomst kunnen hier verandering in brengen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
3	De Veiligheidsregio adviseert de gemeente over het uitvoeren van de in het bestemmingsplan genoemde maatregelen te overleggen met de Veiligheidsregio. Daarnaast wordt geadviseerd om, in geval van wijzigingen in het plangebied die leiden tot een toename van de personendichtheid, in een vroegtijdig stadium met de Veiligheidsregio te overleggen.	Wij nemen deze adviezen voor kennisgeving aan en zullen tezamen met de initiatiefnemer / provincie het overleg met de Veiligheidsregio aan gaan.

2.2.5 Provincie Zuid-Holland

	Samenvatting	Reactie
1	Voor provincie Zuid-Holland geeft het bestemmingsplan geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie.	Wij danken de provincie voor haar reactie.

2.2.6 Politie

	Samenvatting	Reactie
1	De kruising van de Vredenburglaan met de Beijerincklaan is beoogd als kruising met VRI. Waarom is niet gekozen voor een rotonde? Dit in verband met de uniformiteit.	Een rotonde heeft onvoldoende capaciteit om de te verwachten verkeersintensiteiten ter plaatse te kunnen verwerken.
2	Het is bij de kruising Vredenburglaan – Beijerincklaan niet mogelijk om af te slaan vanaf de IJsermanweg en de Tweede Bloksweg. Hoe is dat beoogd? Dat werkt bij de N207 nabij de N11 ook helemaal niet.	Door een goed ontwerp en fysieke maatregelen in het wegontwerp op te nemen, wordt voorkomen dat er verkeer afslaat.
3	De aansluiting op de Onderweg. Overbelasting onderliggend wegennet? Kan die weg dit aan?	De verkeersintensiteiten op de Onderweg nu en in de toekomst zijn niet hoog. Hier laat het verkeersmodel een toename van het verkeer zien na aanleg van de Bentwoudlaan. De weg is voor beide intensiteiten geschikt.
4	De in Zuidplas geopperde aansluiting van Moerkapelle op deze weg is een punt van aandacht.	Dit is een terecht aandachtspunt. Echter, besluitvorming daarover heeft nog niet plaatsgevonden en is daarom niet meegenomen in de procedure. Die aansluiting wordt met dit bestemmingsplan niet bemoeilijkt.
5	De intensiteit verhoging op de Zesde Tocht weg richting Moerkapelle v.v. en de Plasweg. Kan die weg dat aan?	De intensiteiten op de Zesde Tochtweg nemen inderdaad toe. Deze toename leidt volgens het verkeersmodel echter niet tot knelpunten.

	Samenvatting	Reactie
		Opgemerkt wordt dat de Zesde Tochtweg een smalle weg is. Eventuele verbeteringen aan die weg kan / zal leiden tot verkeersaantrekkling.
6	Wel/geen landbouw verkeer. Bij Moordrecht is dat ook al helemaal fout gegaan en is er een juridisch knelpunt in de noord zuid route.	De Vredenburglaan is niet bestemd voor landbouwverkeer.

2.2.7 Gemeente Zuidplas

	Samenvatting	Reactie
1	Eerste aandachtspunt betreft de aansluiting van de Zesde Tochtweg op de Vredenburglaan. Zoals aangegeven in de toelichting op het plan is de prognose dat hierdoor in 2030 een aantal van 1.700 motorvoertuigbewegingen per etmaal door de Zesde Tochtweg verwerkt zal moeten worden, ten opzichte van 200 nu en 500 in de referentiesituatie 2030. Dit betekent grofweg een verdrievoudiging van het aantal motorvoertuigbewegingen ten opzichte van de referentiesituatie. Gezien de aard en verkeerscapaciteit van de Zesde Tochtweg kan dit in de toekomst tot verkeersproblemen leiden op de Zesde Tochtweg.	De intensiteiten op de Zesde Tochtweg nemen inderdaad toe van circa 300 in de autonome situatie tot circa 2600 in de toekomstige situatie. Deze cijfers zijn gebruikt in het geluidsonderzoek. De toename volgens het verkeersmodel niet leidt tot knelpunten. Wij zullen de Zesde Tochtweg dan ook monitoren op verkeersbelasting en dergelijke. Indien nodig zullen wij maatregelen onderzoeken, waarbij ook aandacht zal zijn voor de aard van de weg. Eventuele verbeteringen aan die weg kan / zal leiden tot verkeersaantrekkling. De Bredeweg blijft de snelste en meest wenselijke route van en naar Moerkapelle.
2	De Zesde Tochtweg is van belang voor de oostelijke ontsluiting van Moerkapelle. Door de aansluiting op de Vredenburglaan bestaat het gevaar dat deze route veel sluipverkeer langs en door Moerkapelle gaat aantrekken, zowel richting Waddinxveen als richting Zoetermeer. Gezien het verkeerscirculatieplan van Moerkapelle is een toenemende hoeveelheid sluipverkeer door Moerkapelle wat ons betreft niet wenselijk.	Met de aanleg van de Vredenburglaan ontstaat een aantrekkelijkere route over de Zesde Tochtweg en Julianastraat richting en door Moerkapelle. Deze wegen zijn erftoegangswegen en zijn hier niet voor ingericht. De Bredeweg is de snelste en gewenste (hoofd)ontsluitingsroute en zal dat door haar inrichting –als gebiedsontsluitingsweg- ook blijven. De Zesde Tochtweg (en Julianastraat) zal gemonitord worden op een eventuele overbelasting.
3	Tenslotte heeft ook de Bredeweg ter hoogte van Glaspapel+ mogelijk te maken met een toename van sluipverkeer dat via Glaspapel+ gaat rijden. In het verleden is hier onderzoek naar verricht en zijn er afspraken gemaakt over de verkeersluwe wegenstructuur door Glaspapel+. Hier wil de indiener graag nogmaals op wijzen.	Wij danken gemeente Zuidplas voor de attentie. De verkeersluwe wegenstructuur is vastgelegd in het bestemmingsplan voor Glaspapel+. De Vredenburglaan sluit hier op aan. Een toename van het sluipverkeer is niet voorzien en ongewenst.

3 Thematische beantwoording

3.1 Inleiding

De ingebrachte reacties hebben betrekking op een aantal terugkerende thema's en onderwerpen die spelen rondom de Randweg; de Vredenburglaan in het bijzonder. Daarom is bij de beantwoording van de reacties mede gekozen voor een thematische aanpak, waarbij achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- Verkeer
- Luchtkwaliteit
- Geluid
- Externe veiligheid
- Landschap
- Natuur
- Gezondheid
- Grondverwerving en planschade
- Economische uitvoerbaarheid

3.2 Verkeer

Reclamanten zijn van mening dat voor het verkeersonderzoek een te hoog groeiscenario is gebruikt en dat uitgegaan is van onrealistische aannames voor de toekomst.

Groeiprognoses: Gebruik GE-scenario

Het voorspellen van toekomstige effecten is sterk afhankelijk van diverse onzekerheden en variabelen. Trends als individualisering, vergrijzing, migratie en de economische ontwikkeling spelen een belangrijke rol. Voor wegenprojecten wordt gebruikgemaakt van een aantal ruimtelijk-economische toekomstscenario's, de WLO¹ groeiscenario's (verder: groeiscenario's). Deze groeiscenario's zijn door onder andere het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) opgesteld.

Er wordt onderscheid gemaakt in een viertal groeiscenario's. Het laagste groeiscenario is Regional Communities (RC) en het hoogste is Global Economy (GE). De andere groeiscenario's vallen binnen deze bandbreedte. De grootste verschillen tussen de groeiscenario's zitten in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Deze groei is in het geval van het RC-scenario het laagst en in het geval van het GE-scenario het hoogst. Overigens is in alle groeiscenario's wel sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn 1970 – 2002.

Ten aanzien van de bepaling van de (milieu)effecten met het verkeersmodel Regionaal Verkeersmodel Midden-Holland 2.4 (hierna RVMH) geldt dat deze zijn gebaseerd op het GE-scenario. Hiermee wordt voorkomen dat er mogelijk sprake zou zijn van een onderschatting van de (milieu)effecten. Voor dit bestemmingsplan is een speciaal verkeersmodel opgemaakt voor 2030 met meer ontwikkelingen qua verkeersstromen. Voor de rapportages zijn we uitgegaan van de intensiteiten uit dat speciale model dat hebben we dan passend gemaakt voor 2028 (afname per jaar teruggerekend). De intensiteiten van het gebruikte model zijn hoger dan in de RVMH 2.5 staan. Hierdoor zijn de milieuaspecten 'worst-case' beschouwd.

¹ WLO staat voor Welvaart en Leefomgeving

Houdbaarheid WLO-scenario's na de economische crisis²

Door de economische crisis zien de werkelijkheid en mogelijk ook de toekomst er anders uit dan lange tijd aannemelijk leek. Het PBL heeft onderzocht of de ontwikkelingen in de demografie, mobiliteit en economie forse schommelingen vertonen en daarmee afwijken van de groeiscenario's.

Die forse schommelingen blijken er inderdaad te zijn, maar de bandbreedtes van de groeiscenario's bieden voldoende ruimte voor die schommelingen. De fluctuaties in de afgelopen jaren accentueren de onzekerheden waar in de groeiscenario's al rekening mee werd gehouden. Met andere woorden: in lijn met de conclusies van het PBL geven de empirische trends op de drie deelterreinen geen aanleiding om de groeiscenario's te herzien. De bandbreedte van de WLO-cijfers is afdoende om de robuustheid van beleid aan te toetsen. De keuze voor het GE-scenario in het MER en het voorontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast, dit omdat de andere groeiscenario's volgens het PBL minder passend zijn.

3.3 Luchtkwaliteit

Reclamanten argumenteren dat de luchtkwaliteit in algemene zin verslechtert (significante toename), hetgeen naar hun oordeel niet aanvaardbaar is.

In het kader van het voorontwerpbestemmingsplan is grotendeels gebruik gemaakt van de milieuinformatie uit het MER. Daaruit blijkt dat de wettelijke grenswaarden niet worden overschreden. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is het luchtkwaliteitsonderzoek op basis van de meest actuele gegevens uitgevoerd. De resultaten van dat onderzoek hebben niet tot andere conclusies geleid. In algemene zin wordt opgemerkt dat de onderzoeken laten zien dat de luchtkwaliteit door deze weg niet of nauwelijks beïnvloed wordt en dat de luchtkwaliteit naar de toekomst toe autonoom verbetert.

3.4 Geluid

Reclamanten zijn van mening dat de Randweg leidt tot onacceptabele geluidsoverlast.

De Vredenburglaan valt onder de Wet geluidhinder (Wgh). De initiatiefnemer is ingevolge die wet verplicht te voorzien in een acceptabel geluidniveau. Hiervoor is zowel in (de aanvulling op) het MER en het ontwerpbestemmingsplan onderzoek gedaan. Beschouwd zijn mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld stil asfalt, geluidsschermen of tenslotte hogere grenswaarden. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is dit alles gelegd naast het wettelijke doelmatigheidscriterium.

De voorgeschreven aanpak betekent dat bij nieuwe wegaanleg is gekeken of er als gevolg van die weg overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden zijn bij geluidgevoelige objecten van in de Wgh bepaalde grenswaarden voor geluid.

Bij reconstructie (wijzigingen in ligging van wegen en kruisingen) is gekeken of er sprake is van een toename van de geluidbelasting met 1,5 dB (reconstructie-effect). In de geluidberekeningen wordt niet alleen het effect van het project betrokken, maar ook de autonome ontwikkeling (de ontwikkeling die er ook zou zijn zonder de Vredenburglaan). Bij overschrijdingen, danwel reconstructie-effecten is onderzocht of maatregelen aan de bron, zoals geluidarm asfalt, kunnen worden toegepast en voldoende effect hebben. Daarna is onderzocht of overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen of wallen, kunnen worden

² Bron: Bestendigheid van de WLO-scenario's, PBL, 2010

toegepast en voldoende effect hebben. Bij zowel bron-, als overdrachtsmaatregelen wordt het zogenoemde doelmatigheidscriterium gebruikt. Het kan namelijk zijn dat:

- de kosten van de maatregelen niet in verhouding staan tot het geluidsreducerende effect bij de geluidgevoelige bestemmingen / woningen,
- dat de kosten niet in verhouding staan tot het aantal woningen dat van de maatregel profiteert,
- dat er technisch niet voldoende maatregelen mogelijk zijn (bijvoorbeeld geen geluidarm asfalt in bochten of opstelvakken, geen hoog scherm nabij kruisingen vanwege het overzicht); of
- dat er stedenbouwkundig of landschappelijk zwaarwegende belemmeringen zijn.

Als mitigerende maatregelen niet mogelijk blijken, onvoldoende mogelijk blijken of niet doelmatig zijn, dan is het mogelijk een hogere grenswaarde vast te stellen tot de in de Wgh opgenomen maximaal toegestane ontheffingswaarde. In deze situaties zal aanvullend onderzoek worden gedaan naar de binnenwaarde en zullen indien noodzakelijk (gevel)maatregelen aan de woningen worden getroffen.

Het geluidsonderzoek is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan afgerond en op basis van de wettelijke en beleidsmatige kaders zijn als maatregelen opgenomen 'stiller' asfalt en een snelheidsreductie ter hoogte van de kruising Beijerincklaan. Voor tienwoningen zijn hogere waarden benodigd (negen worden afgegeven door de provincie en een door de gemeente).

3.5 Externe veiligheid

Reclamanten zijn van mening dat er geen rekening is gehouden met de effecten voor externe veiligheid.

Het tracé van de Vredenburglaan is beschouwd en dat heeft geleid tot de conclusie dat aan de wettelijke eisen van het plaatsgebonden risico wordt voldaan en geen verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is. In het kader van Externe Veiligheid zijn maatregelen nodig die voorgeschreven worden in het bestemmingsplan. De veiligheidsregio Midden-Holland heeft dit getoetst en deelt dit uitgangspunt.

3.6 Landschap

Reclamanten merken op dat de Randweg schade toebrengt aan het landschap en leidt tot zichtverstoring.

De Vredenburglaan doorsnijdt het landschap. Voor ons en de initiatiefnemer is het de uitdaging om de infrastructuur en het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn. In het landschapsplan wordt daar invulling aan gegeven. Bij het voorontwerpbestemmingsplan is de Landschapsvisie gevoegd. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is deze visie nader uitgewerkt tot een landschapsplan. Het uitgangspunt is om de Vredenburglaan in te passen en waar wettelijk nodig mitigerende en compenserende maatregelen door te voeren. Enerzijds komt de inpassing voort uit oogpunt van milieu (geluid, lucht, et cetera), anderzijds vanuit oogpunt van het landschap (gebruik, natuur, beleving). Zicht- en lichtverstoring worden binnen de mogelijkheden beperkt, maar het volledig wegnemen daarvan is niet mogelijk. Wel is het zo dat de Vredenburglaan een bijdrage levert aan de verbetering van de bereikbaarheid van Waddinxveen en de Greenport casu quo een algehele verbetering van de wegenstructuur oplevert. Een inbreuk op het landschap wordt omwille van die verbeterde bereikbaarheid geaccepteerd. In het project voor de Vredenburglaan zijn beperkte middelen voor landschappelijke inpassing opgenomen.

Reclamanten geven aan dat de zone tussen de Vredenburglaan en de wijk Zuidplas groen ingericht zou moeten worden.

Wij delen dit standpunt. Dit is ook een ambitie die al geruime tijd is vastgelegd in zowel provinciaal als gemeentelijk beleid. De aanleg van de Vredenburglaan en de door de provincie voorgestelde landschappelijke inpassing ervan is voor de gemeente aanleiding om nu de uitwerking van de Vredenburgzone opnieuw op te pakken. De uitwerking van de Vredenburgzone (grootte, omvang, soort inrichting et cetera) is iets wat de gemeente graag samen met de omgeving wil doen. Dit zal uiteraard wel afgewogen worden tegen de financiële mogelijkheden. Daarbij heeft de gemeenteraad van Waddinxveen op 9 november 2016 al structureel € 100.000,- per jaar beschikbaar gesteld voor groen. Dit om hiermee onder andere een bijdrage te kunnen leveren aan het toekomstige beheer van de Vredenburgzone.

3.7 Natuur

Reclamanten merken op dat de Randweg het leefgebied van beschermde dier- en plantensoorten aantast.

Natuurwaarden

Begin 2016 is gestart met jaarrond veldonderzoek om de aanwezige flora en fauna in kaart te brengen. Op basis daarvan kunnen de effecten van de Vredenburglaan op soorten en aanwezige natuurwaarden in beeld gebracht worden. Omdat het onderzoek nog duurt tot het derde kwartaal van dit jaar, zal in het ontwerp bestemmingsplan nog niet alle informatie beschikbaar zijn. Wel zijn de voorlopige resultaten opgevraagd en overlegd. Deze resultaten hebben mede een rol gespeeld bij het landschapsplan en daarmee de inpassing van de Vredenburglaan. De Wet natuurbescherming staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Er zijn ook geen belemmeringen vanuit het provinciaal weidevogelgebied. Voor de verwachte negatieve effecten op de aangetroffen soorten en natuurwaarden, worden de wettelijk vereiste mitigerende en compenserende maatregelen genomen om zodoende effecten op aanwezige natuurwaarden in natuurgebieden, maar ook op landschapsniveau, te voorkomen of te verminderen.

3.8 Gezondheid

Reclamanten geven aan het thema gezondheid te missen in het voorontwerp bestemmingsplan. Consequenties voor de gezondheid zouden in dit kader in beeld gebracht moeten worden.

In het kader van het MER fase is het thema Gezondheid beschouwd. Hiervoor is de methode van de Gezondheidseffectscreening (GES) gehanteerd. De GES is ontwikkeld om bij ruimtelijke planvorming in beeld te brengen wat de gezondheidsrisico's zijn rondom enkele milieufactoren, zoals geluid, lucht en externe veiligheid, dit in aanvulling op wettelijke milieunormen. Niet alleen de feitelijke kwaliteit in de omgeving wordt daarbij in aanmerking genomen, maar ook het aantal blootgestelde mensen.

Voor wat betreft de ruimtelijke procedure (het bestemmingsplan) worden de wettelijk verplichte thema's beschouwd in het kader van bijvoorbeeld het geluidonderzoek en het onderzoek naar luchtkwaliteit. In het kader van het MER is het aspect Gezondheid neutraal (0) beoordeeld. Een verder onderzoek naar gezondheid is bij een bestemmingsplan in Waddinxveen niet gebruikelijk. De resultaten uit het MER geven geen aanleiding om dit thema verder uit te werken.

3.9 Grondverwerving en planschade

Reclamanten merken op dat de Vredenburglaan (een deel van) hun eigendom doorsnijdt of raakt. Dit zorgt tevens voor een waardedaling van het eigendom. Ook reclamanten die niet fysiek geraakt worden door het project geven aan dat de Vredenburglaan leidt tot waardedaling van het eigendom. In zijn algemeenheid wordt gesteld dat de schade financieel gecompenseerd dient te worden, waarbij het onderwerp planschade aan bod komt. Ook eventuele hinder gedurende de realisatie van de Vredenburglaan dient gecompenseerd te worden.

Grondverwerving

Voor de realisatie van de Vredenburglaan moeten gronden verworven worden. Het is aan de initiatiefnemer, de provincie, om deze gronden te verwerven. De provincie wordt door ons in staat geacht om alle gronden tot haar beschikking te krijgen. De provincie bereidt de procedure van grondverwerving nu voor. De procedure volgt een vast stappenplan, te beginnen met een aankondigingsbrief en een eerste kennismakingsgesprek tussen eigenaar en verwerper / provincie. Hiertoe is met direct belanghebbenden een communicatietraject gestart. Uitgangspunt van de provincie is om, in goed overleg, tot koop te komen. Dit heet minnelijke verwerving. Mocht er geen overeenstemming over de aan- en verkoop zijn, dan is de laatste mogelijkheid om over te gaan tot onteigening. De provincie / verwerper kan hiertoe eigenstandig overgaan dit op basis van de planologische titel die in dit bestemmingsplan is opgenomen. Wij aanvaarden dat er voor deze weg uiteindelijk kan worden onteigend.

De vaststelling van de vergoeding voor de eigenaar verloopt, zowel bij minnelijke verwerving als bij onteigening, op ongeveer dezelfde manier, waarbij een aantal typen schadevergoedingen is te onderscheiden. Het gaat om vermogensschade (waarde grond of waardevermindering), inkomensschade (bedrijfsbeëindiging, verplaatsing van een bedrijf etc.) en overige schaden (notariskosten et cetera). Kosten voor het inschakelen van een eigen deskundige worden niet geheel vergoed, maar zijn verdisconteerd in de totale kosten. Onteigening vindt plaats op basis van volledige schadeloosstelling. Voor verdere informatie hierover wordt verwezen naar de folder 'Grondverwerving; een introductie' die via de website van de provincie is te downloaden.

Planschade & nadeelcompensatie

Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime. Voor de Vredenburglaan betreft dit de schade ten gevolge van het vaststellen van het bestemmingsplan. Belanghebbenden die stellen schade te ondervinden van het plan, kunnen binnen vijf jaar na het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden op grond van artikel 6.1 Wro bij ons een verzoek tot planschadevergoeding indienen. De door reclamanten genoemde reeds geleden schade kan nu nog niet in behandeling worden genomen. Wel wordt de omgeving in dit kader proactief benaderd door de provincie om het gesprek aan te gaan.

Een planschadeaanvraag kan bij ons ingediend worden. Wij nemen het planschadeverzoek vervolgens in behandeling en handelen deze af. Een onafhankelijke deskundige zal advies uitbrengen in verband met de aanvraag.

Er kan op verzoek ook worden gekeken naar compensatie als gevolg van bijvoorbeeld het langdurig minder bereikbaar zijn van een bedrijf tijdens de aanleg van de Vredenburglaan. De mate van (eventuele) hinder tijdens de aanleg is op dit moment nog niet in te schatten. Uitgangspunt is dat hinder en daarmee de schade ten aanzien van bedrijfsactiviteiten en/of het woongenot tot een minimum wordt/worden beperkt.

3.10 Economische uitvoerbaarheid

Reclamanten beargumenteren dat de economische uitvoerbaarheid niet of onvoldoende is aangetoond. Reclamanten vragen hoe de kosten voor realisatie, grondverwerving, onderhoud en mitigerende en compenserende maatregelen zijn vastgelegd.

De initiatiefnemer / provincie heeft in september 2015 een uitvoeringsbesluit genomen voor de Vredenburglaan, Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid geregeld. In de kostenraming van de initiatiefnemer is rekening gehouden met mitigerende en compenserende maatregelen, beheer- en onderhoudskosten, planschade, risico's en kosten voor grondverwerving. De kostenraming is passend binnen het beschikbare budget. De initiatiefnemer is een partij die in staat is om eventuele kosten buiten de beschikbare budgetten financieel op te vangen.

4 reacties op het voorontwerpbestemmingsplan

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de binnengekomen reacties samengevat en voorzien van een reactie. De beantwoording is specifiek, maar zo nu en dan wordt tevens verwezen naar de thematische beantwoording uit het vorige hoofdstuk.

4.2 Samenvatting en beantwoording

4.2.1 Indieners Sterrenlaan

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener vindt het bezwaarlijk dat de bewoners van de Sterrenlaan niet zijn uitgenodigd voor de bijeenkomst op 14 april jongstleden, georganiseerd door de provincie Zuid-Holland.	De besloten avond van de initiatiefnemer was ingepland voor de bewoners die voor de bereikbaarheid van hun woning of bedrijf directe invloed zullen ondervinden van de nieuw aan te leggen kruisingen met de Tweede Bloksweg, Beijerincklaan, IJsermanweg, Plasweg en Zesde Tochtweg. Onderwerp van gesprek was de beoogde situatie ter hoogte van de Plasweg en de Beijerincklaan. Tekeningen van het wegontwerp lagen daarbij op tafel. Het was effectief om daarbij een niet te grote groep aanwezigen te hebben, mede daarom de keuze voor enkel de direct omwonenden. Op 21 juni heeft de initiatiefnemer een tweede inloopavond georganiseerd, waar een grotere groep omwonenden in de gelegenheid is gesteld om kennis te nemen van de plannen en vragen te stellen.
2	Door de aansluiting van de Vredenburglaan op termijn op de Bentwoudlaan en op de Verlengde Beethovenlaan en in nog latere fase op de Verlengde Bentwoudlaan (fase 2), tussen Waddinxveen en Boskoop, zal er een aanzienlijke verkeersstroming ontstaan die diverse soorten overlast met zich mee zal brengen. De zuid-zuidwestelijke wind zal hierbij een versterkend effect hebben.	In zijn algemeenheid geldt dat de komst van de Vredenburglaan een effect zal hebben op haar directe omgeving. Aan de ene kant wordt de bereikbaarheid verbeterd en wordt verkeer om Waddinxveen heen geleid. Daarnaast heeft een weg ook negatieve gevolgen. Vanuit wet- en regelgeving is de initiatiefnemer – de provincie – verplicht negatieve effecten te mitigeren en/of compenseren. Uit de berekeningen (geluid, lucht) en veldwerk (ecologie, flora & fauna) ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan blijkt welke mitigatie- en compensatieopgaven voorliggen. Die opgaven zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De windrichting is een van de gegevens bij de onderzoeken.
3	Het tracé van de weg doorsnijdt het open landschap, het	Feit is dat het vrije uitzicht met de komst van de

	Samenvatting	Reactie
	landschappelijke karakter van de Zuidplas, midden door een smalle groenstrook van weilanden, de enige groene buffer tussen de bebouwde kom van Waddinxveen en de verdere industriële ontwikkelingen ten zuiden van deze groenstrook. Het woongenot en de waarde zal afnemen als gevolg van een weg 'in de voortuin'.	Vredenburglaan zal veranderen. Tegelijkertijd geldt in Nederland geen 'recht op vrij uitzicht'. De steden en dorpen in Nederland groeien en daar past een veranderend uitzicht bij. Wel hebben wij (tezamen met de initiatiefnemer) de plicht om te voorzien in een goede ruimtelijke ordening, waarbij aspecten als leefbaarheid en inpassing een plek hebben. De inpassing van de weg krijgt haar beslag in het bestemmingplan, waarbij geput wordt uit het landschapsplan, zie hiervoor de thematische beantwoording Landschap. De Vredenburglaan en de beoogde aansluitende wegen richting Boskoop zijn onderdeel van een brede visie voor de Zuidplaspolder en de Greenport. Naast de weg is ook een aantal ontwikkelingslocaties benoemd, waaronder Glasporel+. De plannen hiervoor zijn in diverse lange termijnplannen vastgelegd. Dit Rijksbeleid voor de driehoek Rotterdam – Zoetermeer- Gouda is in 2001 ontstaan. Het beleid van hogere overheden en ons is om de Zuidplaspolder tot ontwikkeling te brengen en daar past deze infrastructuur bij. In de structuurvisie Waddinxveen 2030 zijn alle projecten in Waddinxveen in samenhang beschouwd.
4	Het behoud van de polderstructuur is vanuit vogelvlucht perspectief wellicht logisch, waarbij rekening gehouden wordt met rationele poldergrid, verkavelinggrenzen, weidevogels, lijnelementen voor bijvoorbeeld vleermuizen, maar de direct omwonenden zouden zich in deze meer geraadpleegd willen zien.	Zoals eerder aangegeven, is de Vredenburglaan onderdeel van een brede visie voor de Zuidplaspolder. In het verleden is veelvuldig gewerkt aan diverse plannen en visies waarbinnen de weg – zij het schematisch – is geprojecteerd ten zuiden van de wijk Zuidplas. Diverse informatieavonden en momenten van inlichtingen hebben plaatsgevonden. Ook in de structuurvisie Waddinxveen 2030 is dit een onderwerp geweest. Wij nemen de wensen voor meer raadpleging mee voor dit verdere traject en eventuele vervolgtrajecten. De provincie heeft naar aanleiding van de zienswijze een extra informatiebijeenkomst georganiseerd op 21 juni 2016.
5	De visuele relatie tussen de weg en de omgeving als behoud van de belevingswaarde van het omliggende gebied wordt door de direct omwonenden van de Sterrenlaan als niet wenselijk aangemerkt.	De wens voor minder visuele relatie is een van de overwegingen bij het landschapsplan. In het landschapsplan, bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan, is dit nader uitgewerkt. Verder wordt verwezen naar de thematische beantwoording Landschap

	Samenvatting	Reactie
6	De geplande kruising met de Beijerincklaan komt op minder dan 500 meter van de rotonde Sterrenlaan – Beijerincklaan. Vanwege de korte afstand tussen beide kruisingen acht indiener dit een ongelukkige plek vanwege de doorstroming vanuit de Sterrenlaan. De rotonde Sterrenlaan – Beijerincklaan is nu al regelmatig overbelast. Hoe gaat dat straks?	De relatie met de kruising Beijerincklaan en de rotonde ter hoogte van de Sterrenlaan is aanwezig. In het verkeersmodel wordt uitgegaan van de autonome situatie. Dit houdt in dat alle beoogde ontwikkelingen (waarvoor een besluit is genomen, zoals Bentwoudlaan, Glasparel+ en Park Triangel) zijn meegenomen. Daarnaast zijn de beoogde nieuwe kruisingen en kruisingen waarop effect te verwachten is – waaronder ter hoogte van de Beijerincklaan – geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de beschikbare ruimte in relatie tot de te verwachten verkeersintensiteiten. Uit onze berekeningen blijkt dat de rotonde Sterrenlaan het verkeer voldoende kan verwerken. Dit geldt zowel nu als in de toekomstige situatie in het geval de Bentwoudlaan aangelegd is. De belasting zal volgens het verkeersmodel lager worden. Tenslotte wordt aan de ontwerpvoorwaarden voor wegen voldaan, waarbij een minimale afstand die tussen kruisingen (met verkeerslichten of rotonde) aangehouden moet worden in acht is genomen.
7	Indiener voorziet een toename van de overlast door toename luchtverontreiniging en geluidshinder door remmende en optrekkende auto's.	In het geluidmodel (en model luchtkwaliteit) wordt rekening gehouden met remmende en optrekkende voertuigen. In de berekeningen zijn dit soort bewegingen meegenomen. Hetzelfde geldt voor de hoogteligging van de weg, waarbij (zwaar) verkeer inderdaad meer gas moet geven om de hoge ligging te passeren. Tenslotte worden ook klimatologische invloeden meegenomen. In dit kader wordt tevens verwezen naar paragraaf 3.4 van deze nota.
8	Indiener noemt een aantal opties in afwijking van het wegontwerp wat nu voorligt.	In het verleden zijn diverse opties onderzocht. Onder meer in het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas. Uiteindelijk is de nu voorliggende ligging van de Vredenburglaan (en het verdere traject van de Bentwoudlaan) bepaald en als voorkeurstracé opgenomen. In de MER wordt de keuze voor het tracé toegelicht: “De Vredenburglaan houdt rekening met de verkaveling van de Zuidplaspolder. Het tracé van de Vredenburglaan is daarnaast ruimtelijk afgestemd op de ontwikkeling van de bedrijvenlocatie met woningen Glasparel+.”
9	Het huidige uitzicht vanaf de Sterrenlaan op het kleine stukje open polderlandschap heeft absoluut de voorkeur,	Van belang te vermelden is dat de initiatiefnemer binnen haar wettelijke plicht mitigerende- en

	Samenvatting	Reactie
	maar als betekent dat het tracé Vredenburglaan toch ten noorden / noordoosten van de G. Dort van Kroonweg komt dan wordt de rol van mitigerende maatregelen om de hiermee gepaard gaande overlast (m.b.t. geluid, stof, uitstoot en uitzicht) tot een minimum te beperken, een zeer zwaarwegende wens / eis van indiener. Voorbeelden die genoemd worden zijn een verdiepte aanleg, gebruik stil asfalt, minimaal gebruik verlichting, gelijkvloerse kruising met de Plasweg, etc.	compenserende maatregelen dient te verzorgen. Daarnaast is vanuit deze procedure een goede ruimte ordening vereist. Dit alles afgezet tegen onder meer doelmatigheid en financiering. Dit alles is verwoord in onder andere het geluidrapport en het landschapsplan welke zijn verwerkt in het bestemmingsplan en daar een bijlage bij zijn. Voor een hogere ligging van de Vredenburglaan is gekozen, omdat hiermee de fietsverbinding via de Plasweg op een op een duurzame en veilige manier in stand blijft. Daarnaast kan deze onderdoorgang, samen met de toekomstige wegenstructuur in de Glasparel, functioneren als aanvulling op de fietsverbinding via de Zesde Tochtweg. Gezien de ontwikkeling van de Glasparel+, de ligging ten opzichte van de omliggende bebouwing en de afstand tot de wijk Zuidplas vinden wij de hogere ligging aanvaardbaar. Voor wat betreft verlichting geldt dat provinciale wegen niet worden verlicht, uitgezonderd bij kruisingen. Voor het landschap wordt verwezen naar thematische beantwoording 3.6
10	In de diverse stukken wordt gesproken over drie varianten. De Verlengde Bentwoudlaan is inmiddels vastgesteld als voorkeursalternatief. De tracévariant inclusief de Verlengde Bentwoudlaan is daarmee maatgevend voor het verkeer op de Randweg. Het belang van mitigerende maatregelen is daardoor nog meer aangetoond volgens indiener. Daarnaast is indiener van mening dat deze variant in het MER regelmatig niet is beschouwd.	In het MER is tevens een scenario van de tracévariant beschouwd, waarbij het doortrekken van de Bentwoudlaan tot en met de Hoogeveenseweg is meegenomen (Verlengde Bentwoudlaan). Het betreft een scenario, omdat voor dit tracédeel nog geen zogenoemd uitvoeringsbesluit is genomen door de provincie. Een vastgesteld voorkeursalternatief is niet maatgevend, een uitvoeringsbesluit wel. Zoals te verwachten is, levert deze variant een ander verkeersbeeld op dan een niet doorgetrokken Bentwoudlaan. Er zal meer verkeer over de Vredenburglaan en Bentwoudlaan gaan rijden. Tegelijkertijd levert het in de kern van Waddinxveen een verbetering op van het verkeersbeeld. Om goed op dit scenario voor te sorteren, wordt in de onderzoeken voor het ontwerpbestemmingsplan Vredenburglaan met deze uitgangssituatie gerekend. In zijn algemeenheid geldt dat het niet de bedoeling is geweest een dubbel MER te maken voor de Verlengde Bentwoudlaan (N207-Zuid). Getracht is inzicht te bieden in de effecten van de

	Samenvatting	Reactie
		combinatie Vredenburglaan – Bentwoudlaan – Verlengde Bentwoudlaan, inclusief verlengde Beethovenlaan. Deze aanpak is tevens vastgelegd in de notitie reikwijdte en detailniveau.
11	Blz. 78 van “MER Vredenburglaan - Bentwoudlaan - Verlengde Beethovenlaan F kl.pdf”: <i>“Het scenario trekt in vergelijking met de tracévariant en faseringsvariant daarbij het meeste verkeer. De intensiteiten lopen dan op tot 13.700 motorvoertuigen per etmaal. Het scenario trekt dan ook het meeste verkeer van het onderliggende wegennet.”</i> Hieruit blijkt dat variant 3 Scenario tracévariant inclusief Verlengde Bentwoudlaan het meeste verkeer gaat opleveren, maar ook de meeste afname op de andere trajecten.	Deze variant genereert volgens het model de hoogste intensiteiten. Het levert ook de meeste ‘winst’ op, op het onderliggend wegennet.
12	Tabel 5-10, blz. 99 van “MER Vredenburglaan - Bentwoudlaan - Verlengde Beethovenlaan F kl.pdf” / Blz. B3-2 Bijlage 3 MER Vredenburglaan - Bentwoudlaan - Verlengde Beethovenlaan_Verkeersrapport Deze tabellen laat o.a. zien dat de Beijerincklaan t.o.v. 2015 geen afname laat zien, maar een toename (2015. 12.900 tegen 14.100 – 14.500 op de verschillende varianten). Maar ook dat voor de meeste wegen in Waddinxveen in de toekomst geen verbetering, in de zin van een verkeersafname, te constateren is, welke variant ook bekeken wordt.	In een MER worden de milieueffecten van alternatieven altijd vergeleken met de referentiesituatie. Dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als het project niet doorgaat. Door de algemene toename van verkeer met de jaren zal er in elke situatie sprake zijn van een verslechtering. Van belang is dan ook om bij de tabel op blz. 99 de vergelijking te maken tussen de referentiesituatie (situatie zonder Randweg, maar inclusief alle overige ontwikkelingen) en de betreffende variant. Die vergelijking is van belang. Hieruit blijkt dat op diverse wegen in Waddinxveen (bijvoorbeeld op de Bredeweg en de Plasweg) de intensiteiten afnemen wat dus een positief effect van de Randweg is.
13	Wat gaat de gemeente, behalve een inloopavond organiseren en een advies afwachten, actief meer doen zodat niet alleen de provincie, maar ook de bewoners, in deze een partij zijn en om ervoor te zorgen dat geconstateerde kanttekeningen / vragen / opmerkingen beantwoord / uitgewerkt gaan worden?	Wij betrekken de inwoners bij deze procedure en trachten de wensen die de inwoners hebben waar mogelijk in te passen. In dit proces is als gezegd een extra mogelijkheid voor reacties geweest, zijnde het voorontwerpbestemmingsplan. Is er advies opgevraagd bij de commissie voor de m.e.r. Ook zijn we beschikbaar om te spreken met de inwoners. De gestelde vragen worden uitgewerkt en beantwoord. Een van de facetten waaruit dat blijkt, is de structurele bijdrage voor de Vredenburgzone.
14	Is het rapport met tellingen (kentekenonderzoek) beschikbaar waarop schattingen m.b.t. de verkeersstromen rondom de Beijerincklaan en	Ja, dit rapport kan bij de gemeente worden opgevraagd. De uitkomsten van het onderzoeken zijn een onderlegger geweest voor het

	Samenvatting	Reactie
	Vredenburglaan gebaseerd zijn? Zo ja, waar kan dit rapport ingezien worden?	mobiliiteitsplan. Het rapport is uit 2012 maar er is geen reden om aan te nemen dat de uitkomsten van dat onderzoek niet meer gebruikt kunnen worden.
15	In hoeverre wordt gegarandeerd dat in de toekomst de Vredenburglaan –Bentwoudlaan niet uitgebreid zou kunnen gaan worden van 2x 1 rijbaan naar 2x 2 rijbanen?	Er kan geen garantie worden gegeven dat dit in de toekomst niet zal gebeuren. In het voorontwerp bestemmingsplan is 2x1 rijstroken vastgelegd. Dit betekent dat er voordat er een weg met 2x2 rijbanen aangelegd kan worden weer een nieuwe ruimtelijke procedure gevolgd moet worden. Een 2x2 weg is niet gewenst in de Waddinxveense structuurvisie of het Mobiliteitsplan.
16	De Vredenburgzone wordt omschreven als een groenblauwe zone. Wethouder C. de Jong gaf tijdens de inloopavond van 14 april aan ideeën, vergelijkbaar met het park in de Triangel, te hebben voor de inrichting van deze zone. Gaat een dergelijke inrichting samen met het huidige agrarische bestemmingsplan? In hoeverre is/blijft de bestemming agrarisch in het bestemmingsplan?	Wij zullen ons ingevolge de structuurvisie inspannen voor de realisatie van de Vredenburgzone. De inrichting van de Vredenburgzone als recreatiezone is een beleidswens op de langere termijn van de gemeente of provincie. Helaas ontbreken hiervoor nu financiële middelen, waardoor een eventuele bestemmingswijziging op dit moment niet gestart kan worden. Wel is in de begroting een structurele bijdrage opgenomen voor de Vredenburgzone. Ten overvloede wordt opgemerkt dat de wethouder doelde op de inrichting gelijk aan die van de zone juist ten zuiden van de Zuidelijke Rondweg en niet die van het Park in Park Triangel.
17	Als bewoner van de Sterrenlaan verwacht indiener in de toekomst op de hoogte gehouden te worden van alle ontwikkelingen, gelijk de overige direct omwonenden.	De gemeente zal alle zaken aangaande de weg in het Hart van Holland en op de website plaatsen. Dit is op dezelfde wijze als de andere direct omwonenden. Wel kan het zijn dat er in het kader van bijvoorbeeld inpassing op kavelniveau en verwerving vaker en in kleiner gezelschap gesproken wordt.

4.2.2 Vereniging tot Behoud Landelijk Waddinxveen

	Samenvatting	Reactie
1	In het MER N207 Zuid Deel B wordt de bovenregionale functie van de beoogde weg richting N11 uitdrukkelijk vermeld. In de documenten die nu ter inzage zijn gelegd als onderdeel van het VO-BP Vredenburglaan is hiervan niets terug te vinden. Er wordt alleen gesproken over het onderliggend wegennet. Echter meenemen van het totale effect is toch van belang, te meer daar in het nu ter inzage gelegde MER in sommige gevallen het effect van de Verlengde Bentwoudlaan niet is onderzocht. Voorbeeld hiervan is de beoordeling op luchtkwaliteit, die dan nog	De toelichting zal op dit punt worden uitgebreid. De Vredenburglaan maakt onderdeel uit van een groter geheel. In zijn algemeenheid geldt dat het niet de bedoeling is geweest een dubbel MER te maken voor de Verlengde Bentwoudlaan (N207-Zuid). Het project N207-Zuid bevindt zich nog niet in dezelfde planfase als de Vredenburglaan - Bentwoudlaan. Getracht is inzicht te bieden in de effecten van de combinatie Vredenburglaan –

	Samenvatting	Reactie
	maar “kwalitatief is gedaan op basis van expert judgement”.	Bentwoudlaan – Verlengde Bentwoudlaan, inclusief verlengde Beethovenlaan. Deze aanpak is tevens vastgelegd in notitie reikwijdte en detailniveau. Het toepassen van expert judgement is gebruikelijk bij het opstellen van MER-rapporten. In dit geval is de kwalitatieve beoordeling van de faseringsvariant goed mogelijk rekening houdend met de resultaten van de tracévariant en de verkeersintensiteiten inde faseringsvariant.
2	Geen van de delen van het hele tracé heeft nut zonder de andere delen. Een besluit over aanleg van de Vredenburglaan zou dus geschieden op basis van gedeeltelijk gebruik en niet op basis van het volledige gebruik na aanleg van het gehele traject. Indiener begrijpt dat het volledige traject de uitdrukkelijke wens is van de provincie en de betrokken gemeenten. Zij adviseert daarom af te stappen van de gefragmenteerde aanpak met verschillende doelstellingen en studies.	Er is gekozen om te beginnen vanaf de rijksweg A12. Dit juist om te voorkomen dat wegdelen zonder nut worden aangelegd. De Extra Gouwekruising en Moordrecht zijn eerst aangelegd. Vervolgens wordt de Vredenburglaan vanaf de Extra Gouwekruising aangelegd en zal daarna de Bentwoudlaan hierop aansluiten. Mede gezien de financiering van de wegen is een gefaseerde aanleg niet te voorkomen maar door deze fasering van zuid naar noord wordt voorkomen dat er nieuwe wegen zonder ‘nut’ worden aangelegd. Een ander punt is dat het project N207-Zuid zich nog niet in dezelfde planfase bevindt als de Vredenburglaan-Bentwoudlaan. Het is daarom helaas niet mogelijk ‘af te stappen van de gefragmenteerde aanpak met verschillende doelstellingen en studies’. Wel zijn in dit MER verschillende alternatieven om per alternatief de effecten in beeld te brengen. De Vredenburglaan heeft ook zonder de andere wegen nut. Vanwege de ontsluiting van Glaspapel+. Glaspapel+ heeft dan een snelle verbinding met de A12 en wordt de route via de Bredeweg ontlast.
3	Het VO-BP benoemt tal van leemten in de kennis. Met name ten aanzien van archeologie, natuur, bodem en water. Toch heeft het college van B&W een positief besluit genomen. Indiener vindt dit onbegrijpelijk. Aangezien het gaat over een ontwikkeling met grote impact op de omgeving en hoge kosten voor de gemeenschap, stelt indiener dat de ter inzage gelegde stukken zwaar onvoldoende zijn om daarop een fatsoenlijk besluit te kunnen nemen.	Voor de aspecten archeologie, bedrijven en milieuzonering, bodem en water was reeds bij het voorontwerp voldoende onderzoek gedaan. Bij het ontwerp -de eerste officiële stap in de procedure- zijn de onderzoeken gereed dit met uitzondering van natuur. Natuur behoeft nog aanvulling. Dit heeft te maken met de veldonderzoeken die nog gedaan moeten worden. Voor vaststelling zal dit aangevuld zijn. Met reclamant zijn wij het eens dat het om een grote impact en hoge kosten gaat.
4	In het VO-BP wordt uitgegaan van een verkeersintensiteit Verlengde Bentwoudlaan van 13.700 mvt/etm. In de	De verkeersintensiteiten verschillen doordat het verschillende locaties betreft. De 15.600 mvt/etm

	Samenvatting	Reactie
	stukken voor de N207-Zuid staat 15.600 mvt/etm. Van waar dit verschil?	in de Planstudie N207-Zuid is de Bentwoudlaan ter hoogte van de Onderweg. De verkeersintensiteit van 13.700 mvt/uur betreft de Verlengde Bentwoudlaan.
5	In een studie van Royal Haskoning uit 2010 kwam de provincie tot de conclusie dat voor de Bentwoudlaan met 21.000 tot 23.400 mvt/etm gerekend zou moeten worden. Ook als geen rekening wordt gehouden met het niet doorgaan van de Verlengde Dreef, liggen deze aantallen substantieel hoger dan nu in deze studies gebruikt. Vanwaar deze verschillen? Is in de eerdere studie wél voldoende rekening gehouden met de aanzuigende werking vanuit Rotterdam en Gouda? Overigens wordt in genoemde studie aangegeven dat bij een verkeersbelasting van meer dan 20.000 mvt/etm de maximumcapaciteit bij 2x1 rijstroken wordt bereikt.	In 2010 is gerekend met een eerdere versie van het regionaal verkeersmodel. De tijd heeft niet stilgestaan en het verkeersmodel wordt jaarlijks bijgewerkt. In 2014 is de gemeente Alphen aan den Rijn toegevoegd. Hierdoor worden cijfers hoger of lager. In het algemeen geldt dat in verkeersmodellen rekening wordt gehouden met onder meer 'verkeersaantrekkende werking'. In het verkeersmodel wordt ook rekening gehouden met een afnemende groei van de mobiliteit. De maximumcapaciteit van de beoogde 2x1-weg wordt verre van gehaald in de periode tot 2030. De Verlengde Dreef is uit de Verkeersvisie en Structuurvisie geschrapt.
6	Het is jammer dat in de nu ter inzage gelegde stukken niet tot uitdrukking komt dat het tracé "toekomstbestendig" is, zoals in het MER N207-Zuid wel is aangegeven. Er wordt nu van een weg met 2x1 rijstroken uitgegaan. In de nu voorliggende stukken wordt niet benoemd dat een uitbreiding naar 2x2 rijstroken (Verlengde Bentwoudlaan) mogelijk is. Hiermee wordt toch niet gewerkt aan een alternatief voor de snelweg door het Groene Hart?	Het tracé is in zoverre toekomstbestendig dat de maximumcapaciteit in de periode tot 2030 niet wordt bereikt. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan expliciet een weg van 2x1 rijstroken juridisch planologisch mogelijk maakt. Er wordt niet gewerkt aan een alternatief voor een snelweg door het Groene Hart.
7	In de stukken wordt ervan uitgegaan dat in de eindsituatie over de Plasweg 300 mvt/etm gaan. In het geval alleen bestemmingsverkeer over de Plasweg gaat, dan zou gebaseerd op informatie van de gemeente in eerdere stukken (Voetbalpark en 't Suyt fase 1 en 2), de verkeersintensiteit uitkomen boven de 2.300 mvt/etm. Dit inclusief bewonersverkeer en verkeer afkomstig van de manege, brengt indienen tot de conclusie dat de genoemde intensiteit in de stukken niet klopt. Kloppen de andere verkeersintensiteiten wel? Wat zijn de juiste getallen?	In het MER staat inderdaad dat er in de eindsituatie 300 mvt/etm over de Plasweg berekend zijn. Dit betreft echter het deel van de Plasweg ter hoogte van de Glasparel+. In het deel tussen de Vredenburglaan en de Snijweg gaat het om circa 800 mvt/etmaal in de huidige situatie, In de referentiesituatie 2030 is dat circa 2.900 mvt/etmaal. Na voltooiing van de plannen wordt de Plasweg dus rustiger. Omdat het gebruikte verkeersmodel elk jaar herzien wordt, kunnen de getallen uiteenlopen. Voor t Suyt was er bijvoorbeeld ook gerekend met een Verlengde Dreef. Die weg is nadien vervallen. Opgemerkt wordt dat de intensiteiten van de Plasweg, gegeven de functie van de weg, niet hoog zijn. De grenswaarden die voor de Plasweg gelden worden niet overschreden.
8	De twijfel aan de verkeersintensiteiten wordt alleen nog maar versterkt doordat het verkeer over de Zesde Tochtweg zal toenemen tot 1.700 mvt/etm. Indien dat verkeer niet richting Plasweg gaat, waar heen dan wel?	Het verkeer op de Zesde Tochtweg gaat naar de Vredenburglaan/Bentwoudlaan en komt daar ook vandaan. De Plasweg is geen doorgaande route, waardoor de intensiteiten lager zijn.

	Samenvatting	Reactie
9	Niet duidelijk is waarom in de Plasweg een knip wordt aangebracht. Indien dit is om de Plasweg autoluw te maken waardeert indiener het doel. Aan de werking ervan twijfelt indiener echter. Via de rotonde met de Zesde Tochtweg zal het verkeer toch richting Plasweg komen. Dus van de genoemde 1.700 mvt/etm zal een groot deel richting Plasweg gaan.	Het verkeer op de Zesde Tochtweg gaat naar de Vredenburglaan/Bentwoudlaan en komt daar ook vandaan. De Plasweg is een erftoegangsweg en is zo ingericht, mede hierdoor zijn de intensiteiten laag.
10	Reeds vóór de ontwikkeling van het voetbalpark heeft de gemeente met de bewoners gesproken over het autoluw maken van de Plasweg. In iedere studie is aangegeven dat de Plasweg een erftoegangsweg is, maar feitelijk gebruikt wordt als ontsluitingsweg. In het voorliggende MER wordt dit wederom genoemd. Indiener is bereid met de gemeente te zoeken naar een werkbare oplossing.	De Plasweg is een erftoegangsweg en deze wordt als zodanig gebruikt. Dat blijkt zowel uit de intensiteiten als uit de inrichting. Het alternatief is een gebiedsontsluitingsweg. Die wegen kennen een inrichting zoals de Bredeweg en de Beijerincklaan. Zie mede de beantwoording hier voor onder 4,2,2,7.
11	Op een aantal plaatsen wordt gesproken over mitigerende maatregelen, bijvoorbeeld ten aanzien van geluid. Soms wordt daarbij aangegeven dat maatregelen minder effect hebben, zoals ten aanzien van luchtkwaliteit. Nergens blijkt uit de stukken dat mitigerende maatregelen ook genomen gaan worden. Zo blijkt uit de modellen dat het verkeer op De Wadde zeer sterk zal toenemen (60-70%), maar dat ervan wordt uitgegaan dat mitigerende maatregelen zullen worden genomen.	In het voorontwerpbestemmingsplan is goeddeels gebruik gemaakt van de gegevens uit het MER. Inmiddels is het MER, op advies van de commissie voor de m.e.r., voor onder andere het aspect geluid aangevuld. Daarnaast kent het ontwerpbestemmingsplan een milieuhoofdstuk kennen wat verder is uitgewerkt. Dit houdt in dat concrete mitigerende en compenserende maatregelen worden voorgesteld op basis van gedegen onderzoek. Het belangrijkste mitigerende aspect zit in de bepaling over geluid. Voor de wegen rondom Station Noord heeft de gemeente plannen in voorbereiding om deze in te richten als 30 km/u wegen. Hiermee neemt de weerstand toe op deze route. Extra verkeersmaatregelen op de Wadde behoren tot de mogelijkheden als de situatie hierom vraagt. De Wadde heeft voldoende capaciteit om deze toename te verwerken. Tevens betekent dit dat er ook op andere wegen, zoals de Groensvoorde minder verkeer zal zijn.
12	Het (niet) toepassen van mitigerende maatregelen baart indiener des te meer zorgen, daar in de toelichting op het collegebesluit onomwonden staat dat ambtelijk vanuit de gemeente is aangegeven dat punten beter uitgewerkt moeten worden, maar de provincie dit niet nodig acht. Het is voor ons een raadsel waarom het college dan toch heeft ingestemd met dit VO-BP.	De weg draagt in belangrijke mate bij aan de beleidsdoelen voor de lange termijn. Vanuit de structuurvisie Waddinxveen 2030, het Mobiliteitsplan en bijvoorbeeld de ontwikkeling van Glasparel+ is deze weg gewenst. Het voorontwerp dient in zekere zin voor de consultatie van de omgeving en de zogenoemde vooroverlegpartners. Doordat hiervoor gekozen is, is het makkelijker om ieders belangen te kennen en waar mogelijk in te passen. Inmiddels is ook het MER, op advies van de commissie voor de m.e.r., aangevuld.

	Samenvatting	Reactie
13	Indiener is het van harte eens met de opmerking in de toelichting dat <i>“het onderzoek zeer moeilijk leesbaar is ten aanzien van de precieze geluidseffecten op de nieuwe woningbouwlocaties aan de rand van Waddinxveen (ParkTriangel, Glaspapel+, t Suyt). De verschillen binnen de nog te ontwikkelen woonfuncties komen niet duidelijk naar voren en dit maakt dat de effecten van de verschillende varianten ook niet te beoordelen zijn. Verder wordt niet duidelijk hoe dit zich verhoudt tot de beoordeling in het milieueffectrapport. Ook de effecten van mogelijke mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld van stil asfalt, geluidswerende voorzieningen) zijn niet berekend. Dit terwijl toch sprake is (afhankelijk van de variant) van een overschrijding van grenswaarden uit de Wet geluidhinder”</i>.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Inmiddels is het MER, op advies van de commissie voor de m.e.r., aangevuld. Tevens is het geluidsonderzoek in het kader van het ontwerpbestemmingsplan uitgevoerd. Dit heeft de effecten verder duidelijk gemaakt. Dit geluidonderzoek is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.
14	Het voorstel genoemd in de toelichting met betrekking tot de Landschapsvisie om de bewoners te consulteren ondersteunen we van harte. Het zou de positie van de gemeente ten opzichte van de provincie versterken.	Het landschapsplan is opgesteld en als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd. Het landschapsplan zal tevens op tafel liggen bij de inloopavond. Daar kunt u uw vragen stellen en reageren in het kader van het ontwerpbestemmingsplan.
15	Voor de geluidsbeoordeling is een studiegebied van 250 meter gelegd om de wegvakken. Betekent dit dat alleen de geluidseffecten binnen die 250 meter zone worden bekeken? Het geluid draagt veel verder, zeker met de over het algemeen heersende westenwinden en de verhoging van de Vredenburglaan ter hoogte van de Plasweg. De gehele wijk Zuidplas zal de effecten merken van het geluid. Eenzelfde vraag ten aanzien van de luchtkwaliteit. Waarom daar 500 meter, dan wel waarom bij geluid ook niet 500 meter?	Op basis van wet- en regelgeving wordt geluidonderzoek verricht. Hetzelfde geldt voor het onderzoek naar luchtkwaliteit. De genoemde afstanden zijn vastgelegd in voornoemde wet- en regelgeving. Voor het overige wordt verwezen naar het thematische antwoord Geluid (zie paragraaf 3.4). In het kader van het bestemmingsplan wordt vanuit optiek van de goede ruimtelijke ordening wel onderzoek gedaan naar de milieu-effecten buiten deze zone. De resultaten worden meegewogen bij de besluitvorming.
16	De modellen voor beoordeling van de luchtkwaliteit maken gebruik van de wettelijke normen voor uitstoot. Inmiddels is bekend dat de praktijk weleens geheel anders kan liggen. Hoe wordt daar nu mee omgegaan?	Zo lang er nog geen andere normen gelden, worden de wettelijke normen aangehouden.
17	Uit de kaart op blz. 137 van het MER blijkt dat de Verlengde Bentwoudlaan niet is meegenomen. Het verschil kan oplopen tot 12.000 mvt/etm door het gebied, dus wel meenemen van deze variant is een noodzaak.	Conform de notitie reikwijdte en detailniveau waarin de aanpak voor het MER is omschreven, is het aspect luchtkwaliteit, mede op basis van de uitkomsten van de overige varianten, kwalitatief beschouwd voor de variant inclusief de Verlengde Bentwoudlaan. Het scenario tracévariant inclusief Verlengde Bentwoudlaan is wel meegenomen in de beoordeling op het aspect luchtkwaliteit. In tabel 7-6 van de MER zijn de uitkomsten daarvan terug te vinden. Het scenario tracévariant inclusief Verlengde Bentwoudlaan is kwantitatief

	Samenvatting	Reactie
		beoordeeld.
18	Voor de beoordeling van natuur is veel nog niet onderzocht. Wel is aangegeven op onder meer blz. 226 van het MER dat <i>“sprake is van aantasting of verlies van leefgebieden van zwaar beschermde soorten en vogels....De varianten worden daarom als zwaar negatief beoordeeld”</i> . Daarnaast is dit zonder de situatie met Verlengde Bentwoudlaan, die minimaal een verdubbeling van het verkeer door het gebied zal genereren.	Voor het scenario tracévariant inclusief Verlengde Bentwoudlaan worden voor de aspecten verkeer, geluid en beschermde natuurgebieden (criterium stikstofdepositie) de effecten in beeld gebracht. De overige aspecten worden niet beoordeeld omdat deze behoren tot het PlanMER N207-Zuid.
19	Op blz. 110 en 111 van het MER wordt ingegaan op de geluidswetgeving en de modellen. Gesproken wordt over lichte motorvoertuigen van 70 km/uur of meer. Het betreft hier echter ook veel vrachtverkeer, en de snelheid zal zeker 80 km/uur zijn. Wat is het effect hiervan op de geluidsmodellen?	Het geluidmodel wordt gevuld met zogenaamde verrijkte verkeersgegevens. In die verrijkte verkeersgegevens en het geluidsonderzoek dat daaruit voortvloeit, zijn ook de snelheden meegenomen. De snelheid die gehanteerd wordt, is overeenkomstig de maximum snelheid die op dat deel van het traject geldt. Eén van de kenmerken van dit type gegevens is dat er een onderverdeling wordt gemaakt in zwaar, middelzwaar, etc. verkeer. Kortom, in het geluidmodel wordt rekening gehouden met de diverse typen verkeer.
20	Zijn de woningen die zijn opgenomen in de studie ook de toekomstige woningen van 't Suyt fase 1 en 2? Uit eerdere studies is gebleken dat 't Suyt en plan Nooitgedacht grotendeels in de zone vallen boven de voorkeurswaarde van 48dB. Indiener heeft hierop al gewezen bij het bestemmingsplan 't Suyt. De gemeente heeft toen aangegeven dat het dan een probleem is dat binnen de Bentwoudlaan opgelost moet worden. In de voorliggende stukken wordt nu niet aangegeven of en hoe dit wordt opgelost.	Het MER is, op advies van de commissie voor de m.e.r., voor onder andere het aspect geluid aangevuld. Hierin zijn ook mogelijke mitigerende maatregelen beschouwd. Op het moment dat voor de Bentwoudlaan ook een bestemmingsplan-procedure wordt doorlopen, zal verder inzichtelijk worden gemaakt wat het effect is van de weg op de (toekomstige) woningen in 't Suyt en Nooitgedacht. Voor het nieuwbouwgebied 't Suyt geldt dat circa 30% van het gebied een geluidsbelasting ondervindt die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Dit komt overeen met circa 34 woningen. Met behulp van mitigerende maatregelen in de vorm van stil asfalt of een afschermdende maatregel kan het aantal woningen met een geluidsbelasting hoger dan 48 dB verder worden beperkt.
21	Het valt indiener op dat een aantal keer als reden voor de plannen de ontsluiting van de Glaspapel+ wordt genoemd. In de zaak voor de Raad van State betreffende de Glaspapel+, hebben de gemeente en de provincie echter steeds naar voren gebracht dat de nieuwe wegen niet nodig zijn voor de Glaspapel. Het zou de gemeente sieren om in de verschillende plannen een consistentie in de	Het is één van de doelstellingen van de Vredenburglaan. In de nu voorliggende stukken is gepoogd dat consequent voor het voetlicht te brengen. De Glaspapel+ kan ook geheel ontsloten worden over de Bredeweg. Met de Vredenburglaan is er een alternatief en kan het verkeer verdeeld worden. De verkeersbelasting

	Samenvatting	Reactie
	argumentatie te betrachten.	op de rotonden juist ten noorden van de A12 is met deze verkeersstructuur makkelijker te verwerken.
22	Het is indiener gebleken dat er een grote informatiebehoefte heerst bij bewoners van de Plasweg, Onderweg, Kleikade en omgeving. De impact op hun leefomgeving moet helder gemaakt worden ten opzichte van de huidige situatie en niet een theoretische toekomstige referentie situatie. Tot nu toe blijkt de informatievoorziening onvoldoende.	Het is begrijpelijk dat er een grote informatiebehoefte heerst. Gemeente en provincie proberen daar zoveel mogelijk in te voorzien door informatie te geven (en halen) via gesprekken, informatieavonden, website, etc. Voor de diverse berekeningen en onderzoeken wordt altijd vergeleken met de referentiesituatie (alle toekomstige ontwikkelingen, exclusief de Randweg). Dit is ook als zodanig omschreven in de notitie reikwijdte en detailniveau.
23	Concluderend stelt indiener dat het VO-BP onvoldragen is. Ga terug naar de tekentafel en werk de ontbrekende delen uit in samenhang en zorg met de andere gemeenten, zodat de stukken op elkaar aansluiten. Loop niet in de val om te snel naar een volgende fase te gaan. Wek niet de indruk aan de leiband van de provincie te lopen. Effectieve mitigerende maatregelen moeten een voorwaarde zijn voor een positief besluit. Een besluit op Hogere Waarde geluid behoort daar overigens niet toe.	Het uitgangspunt is dat wij deze weg wensen. De weg is opgenomen in de beleidsvisies van de gemeente. Met de initiatiefnemer proberen we de weg zo goed mogelijk in te passen. Uit het geluidsonderzoek is naar voren gekomen dat er op basis van wet- en regelgeving maatregelen getroffen moeten worden. Die maatregelen zijn opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Het is niet zo dat er geheel geen Hogere Waarden getroffen hoeven worden.
24	Indiener is van harte bereid haar zienswijze met de gemeente te bespreken en zeker ook met haar te komen tot werkbare maatregelen om de effecten voor de omgeving te minimaliseren.	De indiener van de zienswijze is inmiddels voor een gesprek op het gemeentehuis geweest.

4.2.3 Sterrenlaan 78

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener verzoekt de gemeente de aanleg van de Vredenburglaan op basis van de genoemde bezwaren te heroverwegen en niet verder als alternatief te onderzoeken en te realiseren	De weg draagt in belangrijke mate bij aan de beleidsdoelen voor de lange termijn. Vanuit de structuurvisie Waddinxveen 2030 en in het Mobiliteitsplan is deze weg zeer gewenst. Deze weg draagt bij aan een vlotte verkeersafwikkeling rond het dorp en komt zodoende de bereikbaarheid en de leefbaarheid in het dorp ten goede. Uiteraard zijn er plaatsen waar het verslechterd, maar in het algemeen draagt bij aan een verbetering van het dorp.
2	De Vredenburglaan heeft binnen het huidige fijnmazige netwerk rondom Waddinxveen geen meerwaarde. Nut en noodzaak is niet aangetoond.	De mening van indiener wordt niet gedeeld. In de huidige situatie is de verkeersdruk in de omgeving van Waddinxveen al fors. Dit zal nog verder toenemen door autonome groei van verkeer en diverse ruimtelijke ontwikkelingen. Het huidige wegennet gaat veelal door het dorp. Hier hebben

	Samenvatting	Reactie
		we onder andere te maken met omwonenden, ontsluitingen van woningen, kwetsbaar verkeer etc. waardoor een rondwegen-structuur wenselijk is. De nut en de noodzaak van de weg is uitgebreid beschreven in het MER. Deze weg verzorgt tevens een betere verbinding met de A20.
3	Een eerder voorgestelde parallelroute langs de A12 is in het ISP onderzocht en voorgesteld als wenselijk. Na de herijkingsstudie is deze optie afgevoerd. De nut en de noodzaak was klaarblijkelijk toen al afgewogen.	Het afvallen van de genoemde optie is gebeurd op basis van diverse factoren, waaronder politiek bestuurlijke en de beschikbare financiën. Nut en noodzaak van een verbinding rond Waddinxveen stond (en staat) overeind. In de provinciale Herijkingsstudie Zuidplaspolder van 2013 komt de Veilingroute met de parallelroute langs de A12 te vervallen omdat vanwege de lagere groei van woning en bedrijvigheid in deze omgeving deze verbinding niet meer nodig was.
4	Input voor de landschapsvisie komt onder meer van het gebiedsprofiel Bentwoud, Rottemeren en Zuidplas. De beoogde bescherming van het gebied wordt door de realisatie van de Vredenburglaan teniet gedaan.	De Vredenburglaan en Bentwoudlaan doorsnijden het landschap. Voor de initiatiefnemer is het de uitdaging om de infrastructuur en het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn. De bestaande kavelstructuur wordt gevolgd. De Vredenburglaan en de beoogde aansluitende wegen richting Boskoop zijn onderdeel van een brede visie voor de Zuidplaspolder. Het zal niet anders zijn dan dat de Vredenburglaan haar impact heeft. De negatieve gevolgen worden zo goed mogelijk gemitigeerd en het restant aan verlies wordt geaccepteerd mede omdat de bereikbaarheid verbetert.
5	De landschapsvisie is veelal beschrijvend van aard. Indiener heeft behoefte aan een exactere inpassing van de weg om een realistisch beeld te geven van de beeldkwaliteit en de gebruiks- en toekomstwaarde hard aan te tonen.	Voor het voorontwerpbestemmingsplan is mede geput uit de landschapsvisie. Dit betreft nadrukkelijk nog een visie. In de aanvulling op de MER in de memo "Landschapsplan Randweg Waddinxveen" wordt concreet beschreven wat de inpassingsmaatregelen zijn die worden genomen. De volgende maatregelen worden genomen om te komen tot een ingepaste weg: • Het tracé van de Vredenburglaan volgt de structuur van het onderliggende landschap. • Een bomenrij aan de westzijde van de Vredenburglaan versterkt de ontginningsstructuur van de Zuidplaspolder. • Aan de open zijde van de weg komt een

	Samenvatting	Reactie
		watergang. De weg sluit hierdoor goed aan op de recreatieve zone die hier is voorzien. • Langs de Beijerinklaan moet een deel van de laanbeplanting worden gekapt. In het nieuwe profiel zullen nieuwe bomen worden geplant om de laanstructuur zoveel mogelijk te laten doorlopen.
6	De aanleg van de Vredenburglaan pareert de elementen van leefbaarheid niet volledig.	In het MER staat beschreven welke effecten de Vredenburglaan heeft op de leefbaarheid.
7	In tegenstelling tot eerdere visies en (bestemmings)plannen is de Vredenburglaan te dicht op de bebouwing aan de Sterrenlaan geprojecteerd.	Het klopt dat de Vredenburglaan dichtter op de Sterrenlaan is geprojecteerd dan in andere documenten. De huidige beoogde ligging van de weg – op circa 250 meter van de bebouwing aan de Sterrenlaan – is een resultante van jarenlang onderzoek en afstemming. De belangrijkste elementen hierin zijn de ligging van de aansluiting op de Moordrechtboog en de lijnen in de polder. Uiteindelijk is de nu voorliggende ligging van de Vredenburglaan (en het verdere traject van de Bentwoudlaan) als voorkeustracé bepaald. Zowel het onderzoek in het kader van het MER als de milieuonderzoeken in het kader van het bestemmingsplan tonen aan dat de weg niet te dichtbij ligt.
8	Indiener pleit voor een maximum snelheid van 50 km/u voor het traject Vredenburglaan. Ongewenst sluipverkeer wordt aangetrokken.	Uit de berekeningen van het verkeersmodel blijkt dat de Vredenburglaan – Bentwoudlaan een verkeersaantrekkende werking zal hebben. Op basis van de doelstelling voor de weg en een duurzaam veilige inrichting is een snelheid van 50 km/h niet passend. Overigens geldt dat verkeer op een provinciale weg niet beschouwd wordt als sluipverkeer.
9	De inrichting van het communicatietraject is zodanig dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met kennis over wat leeft onder de belanghebbende bewoner.	Zoals eerder aangegeven, is de Vredenburglaan onderdeel van een brede visie voor de Zuidplaspolder. In het verleden is veelvuldig gewerkt aan diverse plannen en visies waarbinnen de weg – zij het schematisch – is geprojecteerd ten zuiden van de wijk Zuidplas. Diverse informatieavonden en momenten van inlichtingen hebben plaatsgevonden. Wij nemen deze zienswijze en zullen op een actieve wijze communiceren.
10	De Vredenburglaan doorkruist drie lijnen van redelijke hoge waarde en draagt daardoor bij aan de verrommeling van een cultuurhistorisch gebied.	De Vredenburglaan doorsnijdt het landschap. Het is de uitdaging om de functies, infrastructuur en het landschap zoveel mogelijk complementair

	Samenvatting	Reactie
		aan elkaar te laten zijn. Dit is in een drukbevolkt lastig. De plannen hiervoor zijn in diverse lange termijnplannen en visies vastgelegd. Het zal niet anders zijn dan dat de Vredenburglaan hoe goed ook ingepast haar impact heeft. De negatieve gevolgen worden waar mogelijk en noodzakelijk gemitigeerd en het restant aan verlies wordt geaccepteerd mede omdat de bereikbaar verbeterd.

4.2.4 Plasweg 39 en 41

	Samenvatting	Reactie
1	Het eigendom van indiener, gelegen aan de Plasweg 39 en 41, is conform de huidige bestemming bestemd voor agrarische huisvesting. De overige voorheen als agrarische bedrijfsgebouwen in gebruik zijnde opstallen dienen thans als opslagruimte. De omliggende gronden zijn in het verleden verkocht ten behoeve van de realisatie van het Bentwoud. Erf en gebouwen zijn door de verkoop van deze gronden op deze locatie niet meer doelmatig en interessant voor de agrarische sector. Aangezien indiener vrijwillig heeft meegewerkt overheidsplannen te realiseren mag hij toch verwachten dat de overheid bereid is mee te werken aan een bestemmingswijziging van het overblijvende. Indiener wenst de bestemming te wijzigen in een woonfunctie met de mogelijkheid van het hebben en onderhouden van bijgebouwen voor opslag van agrarisch gerelateerde producten dan wel voor caravan- en camperstalling en/of van een aannemingsbedrijf in de ruimste zin van het woord. Het voornemen is de eigendom te splitsen in twee gedeelten, waarvoor iedere kavel voor zowel Plasweg 39 als voor nummer 41 de mogelijkheid is een brug aan te leggen in de zuidelijke richting naar de Plasweg, opdat beide panden voor huisvesting direct een ontsluiting krijgen op de Plasweg en de ontsluiting voor het bedrijfspand van beide kavels via de achterzijde kan worden gerealiseerd.	Met de indiener zijn wij van mening dat deze kavels –ondanks hun ligging midden in een agrarisch gebied- niet doelmatig gebruikt kunnen worden. De aanleiding daarvoor nemen wij voor kennisgeving aan. Wij zijn van mening dat we met de indiener moeten ijveren voor een duurzame en doelmatige invulling van dit kavel. Inmiddels hebben wij hiertoe een voorstel van de indiener ontvangen.
2	De Vredenburglaan komt tot op ongeveer 30 meter afstand van de vrijstaande woning aan de Plasweg 41. Aan de westelijke zijde ligt de weg op 3 meter hoogte. Ook gaan geruchten dat een compostverwerkingsbedrijf zich in de nabijheid zal vestigen. Een en ander zal leiden tot onder meer geluidsoverlast, stankoverlast en het verlies van het landelijke karakter van de woning aan de Plasweg	Met indiener zijn wij van mening dat de planologie in de nabijheid van zijn eigendom wijzigt en gewijzigd is. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de thematische beantwoording met betrekking tot Planschade (zie paragraaf 3.9).

	Samenvatting	Reactie
	39. Dit heeft planschade tot gevolg.	
3	Indiener verkiest een alternatief voor de verhoogde rondweg, opdat geluidsoverlast zoveel mogelijk wordt beperkt en zou dan ook graag zien dat de rondweg geheel op maaiveldniveau zal worden aangelegd. Het fietspad kan dan daar waar nodig verhoogd aangelegd worden.	Voor een hogere ligging van de Vredenburglaan is gekozen, omdat hiermee de fietsverbinding via de Plasweg op een op een duurzame en veilige manier in stand blijft. Daarnaast kan deze onderdoorgang, samen met de toekomstige wegenstructuur in de Glasparel, functioneren als aanvulling op de fietsverbinding via de Zesde Tochtweg. Gezien de ontwikkeling van de Glasparel+, de ligging ten opzichte van de omliggende bebouwing en de afstand tot de wijk Zuidplas vinden wij de hogere ligging aanvaardbaar. Daarnaast zou het in de toekomst goed kunnen zijn dat de weg met de inrichting van de Vredenburgzone alsnog wordt 'ingepakt' in het groen.

4.2.5 Tweede Bloksweg 48 e.a.

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener spreekt namens een aantal eigenaren van percelen / opstallen aan de Tweede Bloksweg. Indiener is van mening dat met de komst van de Randweg een onleefbare situatie ontstaat. Men raakt eigendom kwijt en/of de effecten van de weg zorgen voor een onhoudbare situatie.	In zijn algemeenheid geldt dat de komst van de Vredenburglaan een effect zal hebben op de omgeving. Deze effecten zijn beschreven in het MER en verder uitgewerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Hierin is gemotiveerd dat er impact is en dat de situatie leefbaar is. Voor het verlies aan eigendom worden eigenaren gecompenseerd.
2	Op 28 juli 2015 heeft indiener eerder een reactie gestuurd aan de gemeente. Daarin zijn voorstellen gedaan voor een alternatieve ligging van de weg. Indiener heeft daarop nooit een reactie mogen ontvangen van de gemeente. Een kopie is bij de reactie gevoegd.	Deze reactie is met beantwoording opgenomen in de notitie reikwijdte en detailniveau. Indiener heeft hiervan per mail een exemplaar toegestuurd gekregen.
3	Gemeente en provincie geven in hun visies aan dat het gebied waarin de Vredenburglaan is gesitueerd een gebied is met hoogstaande landschappelijke waarden en vallen onder de ecologische hoofdstructuur. Indiener leest hiervan niets terug in de stukken.	De zogenaamde Vredenburgzone (tussen de Plasweg en de A12) maakt in de huidige beleidsplannen geen onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur. Wel kruist de Vredenburglaan ten westen van de Plasweg een ecologische verbingszone. Dit is beschouwd in het milieueffectrapport (zie hoofdstuk 12 en onder andere figuur 12-1 op blz. 221). Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 3.6.
4	Door de aanleg van de Vredenburglaan ontstaat extra geluidsoverlast, vermindering van de luchtkwaliteit, uitzicht vermindering, overlast en inbreuk op de privacy. Ook wordt de bereikbaarheid van de woningen en bedrijven blijvend nadelig beïnvloed.	De weg kan op perceelsniveau nadelige invloed hebben. Zo ook op de door indiener aangegeven aspecten. Wij begrijpen de stelling niet :dat de bereikbaarheid van de woningen en bedrijven blijvend nadelig wordt beïnvloed. Met de komst

	Samenvatting	Reactie
		van de weg verbetert de bereikbaarheid van vele andere plaatsen en bedrijven juist. Omwille van de verbeterde bereikbaarheid wordt een aantal nadelige invloeden geaccepteerd. De aanleg van de weg zal aan de wetten moeten voldoen en waar nodig zal gemitigeerd moeten worden.
5	Blijkens de rapportage doet de gemeente voorkomen dat door de aanleg van de Moordrechtboog en Parallelstructuur A12 de aansluiting op de Vredenburglaan feitelijk al is bepaald.	De Vredenburglaan en de beoogde aansluitende wegen richting Boskoop zijn onderdeel van een brede visie voor de Zuidplaspolder. De Moordrechtboog en de Parallelstructuur A12 behoren daar ook toe. Deze wegen bepalen mede waar de Vredenburglaan het best is in te passen.
6	Direct voor en naast de woning en boerderij aan de Tweede Bloksweg 48a is het drukste toekomstige verkeersknooppunt van Waddinxveen beoogd. Dientengevolge is normaal leven, wonen en werken op deze locatie bij en door aanleg van een dergelijk wegennet niet meer leefbaar en onverantwoord.	Het wonen en werken op Tweede Bloksweg 48a zal nadelig beïnvloed worden door de Vredenburglaan. Deze woning komt uit het geluidsrapport naar voren als de woning die het meeste geluid te verduren krijgt. Uit de geluidsonderzoeken blijkt dat er mitigerende maatregelen nodig zijn. Tevens worden er door de provincie Hogere Waarden verleend. Met die maatregelen is het leefbaar en verantwoord om daar te wonen. Wij vinden het vervelend dat de invloed hier zo groot is.
7	De situatie is dat de woningen er al staan, maar toch is het mogelijk dat er een weg komt. Vergunningen kunnen verleend worden. De situatie andersom is echter nooit mogelijk. Indiener vindt dat dat niet klopt.	Wij begrijpen het gevoel. Elke casus wordt in samenhang maar wel ieder voor zich beoordeeld. In dit geval is er een belangrijke weging aan het algemeen belang toe te kennen. Die weging ontbreekt vaak indien een individu een aanvraag doet. Wel willen wij graag met de indiener in overleg om de wensen te horen wellicht kan er in dit bijzondere geval tegemoet gekomen worden. Wel zeggen we nu dat dit kavel vanuit de ligging in de Vredenburgzone haar beperkingen kent.
8	Als de Vredenburglaan er komt, zullen de opstallen aan de Tweede Bloksweg 48a niet meer gehandhaafd kunnen worden. Verplaatsing dan wel sloop is aan de orde. Het is verbazingwekkend dit uit het MER niet blijkt. De woningen en bedrijven aan de Plasweg 16b en 18 en Noordeinde 38 worden wel aangemerkt voor sloop of verplaatsing.	In het kader van het MER is op relatief hoog abstractieniveau onderzocht wat de effecten zijn van de weg op de omgeving. In de bestemmingsplanprocedure is dit verder uitgewerkt. Op basis van die onderzoeken is vast komen te staan dat verplaatsing of sloop niet noodzakelijk is. Sloop of verplaatsing is doorgaans de laatst mogelijke optie. De door indiener genoemde opstallen aan de Plasweg en het Noordeinde worden fysiek geraakt door de weg, waardoor deze op voorhand zijn aangemerkt als aan te kopen / slopen.
9	Indiener is niet uitgenodigd voor de informatieavond van	Het klopt dat indiener geen uitnodigingsbrief heeft

	Samenvatting	Reactie
	de provincie d.d. 14 april jl. Wel was hij aanwezig, waar hij constateerde dat de ontwerptekeningen in termen van ruimtebeslag afwijken van de gehanteerde plangrenzen in het voorontwerp bestemmingsplan.	ontvangen van de initiatiefnemer. Dit betreft naar zeggen van de initiatiefnemer een omissie. De provincie is blij dat indiener de avond desondanks heeft bezocht. Nadien is op locatie met indiener kort gesproken door de initiatiefnemer. Het klopt dat de plangrenzen in het voorontwerp-bestemmingsplan ruim zijn ingetekend. Dit heeft te maken met de flexibiliteit die de gemeente in de procedure wenst te behouden. Liever de ruimte beperken in het verdere loop van de procedure, dan de ruimte te vergroten. Uitgangspunt is en blijft dat het plangebied in ieder geval zal eindigen op de perceelsgrens van indiener en dat sloop niet nodig is.
10	Het perceel van indiener woonachtig en werkzaam aan Tweede Bloksweg 66 wordt in volle lengte over grote breedte getroffen door de beoogde aanleg. Hierdoor ontstaat blijvende vermogensschade en inkomensschade.	Het klopt dat het betreffende perceel fors wordt geraakt door de aanleg van de Vredenburglaan. Met indiener zal het gesprek over verwerving van de gronden worden voortgezet. Hier wordt verwezen naar de themabeantwoording onder 3.9.

4.2.6 Kleikade 33

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener is benieuwd naar de gevolgen van de westelijke Randweg in relatie tot diens woning aan de Kleikade. Indiener stelt dat in het MER weinig tot niets over de effecten voor bewoners bijvoorbeeld ter hoogte van de Kleikade is aangegeven. Wat zijn de effecten op zicht, het omgevingsgeluid, gezondheid, de natuur en de veiligheid met een mogelijk fietspad?	In zijn algemeenheid geldt dat de komst van de Vredenburglaan (en Bentwoudlaan) een effect zal hebben op de omgeving. Vanuit wet- en regelgeving is de initiatiefnemer – de provincie – verplicht negatieve effecten te mitigeren en/of compenseren. Uit de berekeningen (geluid, lucht) en veldwerk (ecologie, flora & fauna) ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is gebleken welke mitigatie- en compensatieopgaven voorliggen. Daarnaast wordt aan de hand van het landschapsplan – eveneens een bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan – een inpassingsplan voor de weg vastgelegd. Dit zal in eerste instantie zijn voor het tracédeel Vredenburglaan.

4.2.7 Noordeinde 25

	Samenvatting	Reactie
1	In de stukken wordt gesproken over het ontlasten van het Noordeinde en daarmee een verbeterde leefbaarheid voor de woningen aan het Noordeinde. Een behoorlijk aantal woningen op dat deel van het Noordeinde krijgt echter te maken met een aansluiting op een naar verwachting zéér drukke verkeersader récht voor de deur. De wijze waarop	Het in het MER aangegeven tracé voor de Verlengde Beethovenlaan is het voorkeurstacé. Hiermee ontstaat een alternatieve route waardoor autoverkeer rondom Waddinxveen kan worden geleid waardoor op andere plekken in Waddinxveen een betere situatie ontstaat. Dit is in

	Samenvatting	Reactie
	de 'Verlengde Beethovenlaan' is ingetekend komt op indiner gekunsteld en bovendien gevaarlijk over. De huizen op het Noordeinde met huisnummers 24 tot 34 hebben een zéér smal trottoir voor de deur, dat straks rechtstreeks grenst aan een straks nóg drukker weg.	het MER ook inzichtelijk gemaakt. Bij een verdere uitwerking wordt het wegontwerp conform de geldende ontwerprichtlijnen vormgegeven. Uitgangspunt is een duurzame veilige inrichting. Hierbij wordt rekening gehouden met alle weggebruikers. Indien de Verlengde Beethovenlaan een gemeentelijke weg wordt, is de uitwerking en aanleg aan de gemeente en zal zij hierbij ook de omgeving betrekken. Of het nodig is aanvullende maatregelen te nemen bij Noordeinde 24-34 zal dan bezien worden. Over de inpassing van de weg wil de gemeente alsdan in overleg met de omgeving.
2	Indiener heeft gesproken met de gemeente. Hierbij gaf volgens indiener de gemeente aan dat de optie, zoals deze nu is ingetekend in de plannen, de voorkeur geniet bij de gemeente vanuit kosten oogpunt. Indiener is van mening dat een dergelijke afweging van ondergeschikt belang zou moeten zijn aan de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de belangen van de omwonenden op lange termijn. Een beslissing daarover mag niet ingegeven zijn door gemak en een gunstig kostenplaatje.	De aansluiting op het Noordeinde is een complexe opgave. Er is nu éénmaal onvoldoende ruimte aanwezig om de weg tussen de bebouwing door in te kunnen passen. Dit betekent dat de nieuwe aansluiting op het Noordeinde ten koste gaat van bestaande lintbebouwing. Ons streven is dit zo beperkt mogelijk te houden. Aan de zuidzijde van het zoekgebied staat meer lintbebouwing (dubbel lint), waardoor een zuidelijke ligging complexer is en meer impact heeft. Een noordelijke aansluiting heeft effect op de effectiviteit van de weg. Mede hierdoor is het voorkeurstracé tot stand gekomen. Daarnaast zijn bij het voorkeurstracé omgeving goede mogelijkheden om mitigerende maatregelen te treffen voor agrarische erven en opstallen. Hoewel niet het enige aspect, maken kosten altijd onderdeel uit van de opgave.
3	De zorg van indiener wordt vergroot, omdat geruchten gaan dat de eigenaar van Noordeinde 38 in onderhandeling zou zijn met de gemeente. Indiener verneemt graag of er sprake is van dergelijke onderhandelingen en wat de status daarvan is.	Of de Verlengde Beethovenlaan een gemeentelijke weg wordt en de gemeente deze zelf gaat aanleggen, is afhankelijk van het doortrekken van de Bentwoudlaan naar de Hoogeveenseweg. Dit is nu nog niet zeker. Een onderhandeling vanuit de gemeente is nu dan ook niet aan de orde. Wel hebben wij met de eigenaar van Noordeinde 38 gesproken.
4	Indiener geeft aan dat een "Verlengde Beethovenlaan" veel logischer, natuurlijker en veiliger het verlengde van de Beethovenlaan zou moeten volgen. Op die wijze zou voor de weg slechts 1 Boerderij/woning moeten wijken en wordt daadwerkelijk het gehele Noordeinde ontlast.	Voor het functioneren van het verkeersnetwerk van Waddinxveen is het niet persé noodzakelijk dat de Verlengde Beethovenlaan direct in lijn met de Beethovenlaan komt te liggen, zie mede 4.2.7.2.. Het voorkeurstracé van de gemeente is geschikt voor een aansluiting tussen het Noordeinde en de toekomstige Bentwoudlaan. De berekende verkeersintensiteiten in het MER laten

	Samenvatting	Reactie
		dit ook zien. Het standpunt dat bij het tracé van reclamant slechts één boerderij zou kunnen wijken, deelt de gemeente niet. De reden is dat hier een rotonde gewenst is. Dit om een toekomstvaste en verkeersveilige aansluiting te realiseren. Hiermee is een aanzienlijk ruimtebeslag gemoeid evenals de nodige aansluitingen met de omliggende wegen.
5	De woningen aan het Noordeinde ter hoogte van de nummers 5 tot 61 en 24 t/m 50 krijgen volgens indiener te maken met sterk toenemende verkeersaantallen door een nieuwe, snelle uitvalsweg richting A12, A20 en N11. Daarmee zal met name in het eerste deel van het Noordeinde de leefbaarheid verslechteren. Veel woningen aan dit deel van het Noordeinde hebben nu een weids en landelijk uitzicht. Voor die huizen zal niet alleen de leefbaarheid verslechteren, maar zal er ook sprake zijn van aanzienlijke economische schade door een sterke afname van de marktwaaarde van deze woningen.	Het uiteindelijke effect op het Noordeinde hangt sterk samen met het wel of niet doortrekken van de Bentwoudlaan naar de Hoogeveenseweg. In het geval dat de Bentwoudlaan niet wordt doorgetrokken, wordt het Noordeinde drukker. In het geval dat de Bentwoudlaan wel wordt doorgetrokken, wordt het Noordeinde rustiger. Beide mogelijkheden zijn in het MER onderzocht. Helaas is er nu nog geen zekerheid over het wel of niet doortrekken van de Bentwoudlaan naar de Hoogeveenseweg en dus het precieze effect op het Noordeinde. Het is niet ondenkbaar dat de Verlengde Beethovenlaan kan leiden tot planschade, zie thematische beantwoording (3.9).

4.2.8 Onderweg 85

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener vreest met een hoofdzakelijk uit het westen waaiende wind dat zij veel van de randweg zullen horen. Worden hiervoor geluidverlagende maatregelen genomen en welke zijn dit?	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de thematische beantwoording Geluid (zie paragraaf 3.4).
2	Indiener denkt dat er vooral in de avond veel licht zal zijn op de weg. Worden maatregelen getroffen om de verlichting van verkeer zoveel mogelijk te onttrekken aan het zicht vanaf de bocht van de Onderweg? Hoe is het gepland met de openbare verlichting? Op welk tijdstip zal deze aanstaan?	In de verdere uitwerking van het wegtracé zal rekening gehouden worden met lichtverstoring afkomstig van het verkeer zelf. Openbare verlichting is slechts voorzien ter hoogte van kruisingen omwille van de verkeersveiligheid. Provinciale en gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom worden niet (meer) uitgelicht behalve bij kruispunten. Uit het Landschapsplan blijkt op welke plaatsen de verlichting voorzien is. Het moment van branden is seizoensgebonden en volgt de gebruikelijke termijnen.
3	Het mooie, open landschap ten westen van Waddinxveen zal verdwijnen als de randweg de horizon bepaalt. Is een verdiepte ligging van de weg overwogen? Of ten minste overwogen de weg bij de oversteek van de Onderweg	De Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit van de provincie en initiatiefnemer heeft in oktober 2010 advies gegeven hoe, ruimtelijke gezien, de Kleikade het beste doorsneden kan worden. Hierbij zijn twee

	Samenvatting	Reactie
	naar de (verlengde) Kleikade te ondertunnelen?	tunnelvarianten afgewogen tegen een coupure. Bij de coupure doorsnijdt de weg de dijk op maaiveld. De coupure heeft daarbij de voorkeur. In het advies wordt dit als volgt gemotiveerd: “De toepassing van een coupure is (ook in historisch opzicht) de beste oplossing voor de doorkruising van de dijk. Dat wordt al eeuwen lang zo gedaan en geeft een eenduidig, begrijpelijk beeld van de historische opeenvolging van oude, werkloze dijk en nieuwe, werkzame weg.

4.2.9 Kleikade 32

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener heeft de gemeente herhaaldelijk verzocht om met de bewoners van de Kleikade af te stemmen. Hierbij is het idee om aan de oostzijde van de Randweg een 4 á 5 meter hoge geluidswal te realiseren, veelvuldig aangedragen. Indiener is van mening dat dit een relatief beperkte investering is, waardoor de bewoners van de Kleikade aanzienlijk minder overlast van de Randweg zullen hebben en het relatief natuurlijke uitzicht intact blijft. Indiener is teleurgesteld dat er verder geen afstemming met de bewoners heeft plaatsgevonden. Refererend aan de historie (bijdrage gemeente aan Randstad Rail) vraagt indiener de gemeente om een positieve bijdrage.	Op het moment dat er een bestemmingsplan-procedure zal worden doorlopen voor het deel Bentwoudlaan, zal ook duidelijk worden of mitigerende maatregelen voor geluid daar noodzakelijk zijn. Dit is ook het moment dat bewoners uit de omgeving zullen worden betrokken bij de inpassing, net als nu voor de Vredenburglaan gebeurt. Anders dan de indiener stelt zijn aanlegkosten voor wallen meer dan een beperkte investering fors (ook vanwege verwerving).
2	Indiener heeft een voorbeeld van lantaarnpalen bij de reactie gevoegd, mocht er ergens in het tracé sprake zijn van lantaarnpalen. Door kleur en vorm vallen de getoonde lantaarnpalen redelijk weg in de natuur.	Richting uitvoering zal de aannemer gevraagd worden een passend ontwerp te realiseren. De openbare verlichting behoort daar ook toe. Het bijgevoegde ontwerp zal –als idee- aan de aannemer verstrekt worden. Provinciale wegen buiten de bebouwde kom worden, met uitzondering van kruisingen en rotonden, niet verlicht.

4.2.10 Plasweg 16b en 18a

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener heeft een aantal panden in eigendom en heeft plannen voor de toekomst. De Vredenburglaan doorkruist deze plannen echter. De woning aan de Plasweg 16b zal moeten worden geamoveerd, maar een alternatieve woonlocatie is nog niet voorhanden.	Gemeente is in overleg met indiener om te komen tot een passende oplossing voor de bebouwing.
2	Indiener is tevens eigenaar van de bedrijfsloods aan de Plasweg 18a. Een omgevingsvergunning is verleend voor een uitbreiding van 750 m ² . De provincie heeft indiener verzocht nog niet aan te vangen met de bouw vanwege de	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

	Samenvatting	Reactie
	realisatie van de Vredenburglaan. Indiener heeft zich daar aan gecommitteerd.	
3	De bedrijfsactiviteiten in de bedrijfsloods lijken onvoldoende beschouwd in het MER. Met name de aanwezige (fok)paarden verhouden zich mogelijk niet met de toekomstige lucht- en geluidskwaliteit. Indiener verzoekt de gemeente dit mee te nemen in de onderzoeken voor het bestemmingsplan.	In het kader van het ontwerpbestemmingsplan – de volgende fase in de procedure – is gedetailleerd geluid- en luchtkwaliteitsonderzoek verricht en zijn de wettelijk verplichte onderwerpen onderzocht. Uit onze ervaring of uit wetgeving blijkt niet dat (fok)paarden zich niet verhouden met deze ontwikkeling. Indiener heeft niet aangegeven op welke wijze de (fok)paarden beïnvloed worden of waar dat uit zou blijken.
4	De woning aan de Plasweg 16a wordt gebruikt door indiener. Met de komst van de Vredenburglaan zal het woongenot van indiener in ernstige mate worden aangetast. De nodige (geluidwerende) voorzieningen dienen te worden genomen.	Van belang te vermelden is dat de initiatiefnemer – de provincie –, mitigerende- en compenserende maatregelen dient te verzorgen. Daarnaast is een goede ruimte ordening vereist. In het kader van het ontwerp bestemmingsplan – de volgende fase in de procedure – is gedetailleerd geluid- en luchtkwaliteitsonderzoek verricht. De mitigerende maatregelen zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

4.2.11 Plasweg 6a e.a.

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener maakt bezwaar tegen de beoogde kruising Vredenburglaan – Plasweg, waar een ‘knip’ is voorzien. Al het huidige autoverkeer moet in de toekomst dus omrijden via de Bredeweg en de rotonde naar de Beijerinklaan en dan of door Waddinxveen of via de nieuwe Vredenburglaan, en vice versa. Dit is om drie redenen ongewenst: 1. Er is nog maar één uitvalsweg vanuit Waddinxveen naar het zuiden/westen; 2. De Beijerinklaan zal, met name in de spits, nog drukker worden dan nu en met een nog tragere doorstroming, gezien ook de extra kruispunten en verkeerslichten; 3. De extra reistijd voor betrokkenen die door die omweg en vertraging ontstaat, zal aanzienlijk zijn in vergelijking tot de route over de Plasweg nu.	De Plasweg is ingericht als Erftoegangsweg. Dit type weg is niet bedoeld als ontsluitingsweg. Zie ook www.waddinxveen.nl/duurzaamveilig Onder andere de Dreef en de Beijerinklaan zijn ingericht als gebiedsontsluitingsweg en geschikt voor het ontsluiten van (grote delen van) Waddinxveen. Ten aanzien van de Plasweg wordt opgemerkt dat die via de rotonde op de Zesde Tochtweg aansluit op de Vredenburglaan. Op die ronde kan ook ‘rechtdoor gereden’ worden. Zo kan de Plasweg weer bereikt worden. De effecten op omliggende wegen door aanleg van de Vredenburglaan zijn onderzocht en leiden niet tot knelpunten elders. Het leidt juist tot een afname van het verkeer op veel wegen in de bebouwde kom van Waddinxveen. Dit is ook voor de Beijerinklaan het geval.
2	De geplande oprit vanaf de Zesde Tochtweg (nog smaller dan de Plasweg) naar de Vredenburglaan lost het probleem geenszins op. Daarom verzoekt indiener de gemeente het plan aan te passen met een (eventueel beperkte) autotunnel, zodat autoverkeer doorgang (eventueel beperkt) mogelijk blijft. Gezien de reeds	Een doorgaande autoroute via de Plasweg wordt niet als noodzakelijk gezien. Met de omleiding via de rotonde Zesde Tochtweg en de ontsluitingsweg door de Glaspapel+ ontstaat een aanvaardbaar alternatief voor deze route. Daarnaast wordt de autoroute via de Plasweg een

	Samenvatting	Reactie
	geplande verhoging van de Vredenburglaan van 3,5 meter en verdieping van de Plasweg met 1 meter zelf zal dit een beperkte investering vragen.	minder directe noord-zuidverbinding waardoor er minder verkeer gebruik van zal maken.
3	Er zijn diverse omwonenden die lawaaioverlast verwachten vanwege de verhoging en daarom is het gewenst tenminste een geluidswal parallel aan de Zuidplas t/m de Plasweg op te werpen.	Van belang te vermelden is dat de initiatiefnemer – de provincie – , indien noodzakelijk, mitigerende- en compenserende maatregelen dient te verzorgen. Daarnaast is een goede ruimte ordening vereist. In het kader van het ontwerp bestemmingsplan is gedetailleerd geluid- en luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Een geluidswal is gegeven de geluidsbelasting en wet- en regelgeving niet noodzakelijk en niet te verplichten aan de initiatiefnemer.
4	Indiener stelt dat de verwachte verkeersstroom over de Vredenburglaan niet correct is weergegeven. Als alle plannen doorgaan en de Vredenburglaan wordt tevens aangesloten op de Bentwoudlaan, dan ontstaat er een nieuwe doorgaande verbinding noord-zuid die extra verkeer gaat aantrekken. De opmerking dat er ruime breedte voor het tracé wordt voorzien geeft aan dat rekening gehouden wordt met in de toekomst uitbreiding naar tweemaal twee rijbanen. U dient als gemeentebestuur een correcte weergave van huidige en toekomstige plannen voor te spiegelen aan uw bewoners. Indiener verzoekt de gemeente de uitwerkingen en onderbouwingen hierop aan te passen en waar nodig zaken als het MER en dergelijke opnieuw uit te voeren.	In het MER en het bestemmingsplan is weergegeven wat de te verwachten intensiteiten zijn bij alleen de Vredenburglaan, maar ook de variant tot en met de Hoogeveenseweg (Verlengde Bentwoudlaan). In het verkeersmodel zijn alle beoogde ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen. In het bestemmingsplan wordt expliciet een weg van 2x1 rijstroken juridisch planologisch mogelijk gemaakt. Een uitbreiding naar 2x2 rijstroken is niet onze wens, niet noodzakelijk en niet aan de orde. Het is evenmin de wens van provincie Zuid-Holland. Met de gedane onderzoeken hebben wij een getrouw beeld van de intensiteiten weergegeven. Uiteraard valt er op een modelmatige werkelijkheid van alles aan te merken, maar de voor deze wegen verrijkte gegevens geven het beste inzicht dat nu te verkrijgen is.
	Indiener haalt metingen van 2013 op de Plasweg aan. Het betrof een dagelijks aantal van ca 1.500 voertuigen. Dit aantal zal verder toenemen als de ontwikkelingen in de omgeving doorgaan. Deze extra bewegingen bovenop de ook tegen die tijd grotere aantallen voertuigen over de Beijerincklaan (Waddinxveen groeit ook daar door o.a. de Triangel) gaat leiden tot extra hinder en verstoppingen op de Beijerincklaan. Ook voor de bewoners van de Sniepweg zal de drukte toenemen; immers het merendeel van het verkeer van de manege Reigersburgh en een groot deel van de bezoekers van Be Fair komen momenteel vanaf de richting van Zevenhuizen; en dit verkeer zal allemaal extra over de Sniepweg gaan rijden. Voor bezoekers van Be Fair komende vanuit het zuiden wordt geopperd een (niet doorgaande)	Berekeningen met het verkeersmodel laten zien dat de verkeersintensiteiten op diverse wegen in de bebouwde kom van Waddinxveen zullen afnemen. Dit komt voor een groot deel doordat het verkeer dat geen herkomst of bestemming in Waddinxveen heeft zal kiezen voor de snellere route via de Bentwoudlaan en Vredenburglaan. Tevens is de Plasweg via de Zesde Tochtweg aangesloten op de Vredenburglaan. Via de Glaspapel is het ook mogelijk om door te rijden naar de Bredeweg.

	Samenvatting	Reactie
	aansluiting te maken naar de nieuwe Vredenburglaan omdat dat de Waddinxveense wegen zal ontlasten.	

4.2.12 Bredeweg 90 en 94

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener merkt op dat hij – als direct belanghebbende – door gemeente niet in kennis is gesteld van het MER en het voorontwerpbestemmingsplan	De gemeente heeft op de voor deze procedure gebruikelijke wijze kennisgegeven van het MER en het voorontwerpbestemmingsplan.
2	Gemeente en provincie geven in hun visies aan dat het gebied waarin de Vredenburglaan is gesitueerd een gebied is met hoogstaande landschappelijke waarden en vallen onder de ecologische hoofdstructuur. De eigendommen van indiener zijn vrijwel altijd onderdeel geweest in de plannen. Indiener leest hiervan niets terug in de stukken.	Wij kunnen ons niet vinden in de mening van indiener. Het MER en het voorontwerpbestemmingsplan bieden beiden informatie over het projectgebied en de effecten van de weg op dat gebied. Ook is er aandacht voor de beleidshistorie en de totstandkoming van het nu voorliggende tracé. Wel is het zo dat de commissie hier ook extra aandacht voor heeft gevraagd. De stukken zijn op dit aspect mede op verzoek van de indiener uitgebreid.
3	Door de aanleg van de Randweg resteren voor indiener twee incourante percelen.	De initiatiefnemer is in overleg met indiener om te komen tot een passende oplossing. Ten overvloede wordt verwezen naar de thematische beantwoording onder 3.9.
4	Door de aanleg van de Vredenburglaan ontstaat extra geluidsoverlast, vermindering van de luchtkwaliteit, uitzicht vermindering, overlast en inbreuk op de privacy. Ook wordt de bereikbaarheid van percelen blijvend nadelig.	In zijn algemeenheid geldt dat de komst van de Vredenburglaan effect zal hebben op de omgeving. Vanuit wet- en regelgeving is de initiatiefnemer – de initiatiefnemer – verplicht negatieve effecten zoveel als nodig te mitigeren en/of compenseren. De berekeningen (geluid, lucht) en veldwerk (ecologie, flora & fauna) ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan laten zien welke mitigatie- en compensatieopgaven verplicht zijn. Met de komst van de weg verbetert de bereikbaarheid van Waddinxveen als geheel. Het kan zijn dat er op perceelsniveau sprake is van een verminderde bereikbaarheid of dat dit als zodanig wordt ervaren. Een beperkte vermindering van de bereikbaarheid op perceelsniveau wordt door ons in het kader van de goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar geacht.
5	Blijkens de rapportage doet de gemeente voorkomen dat door de aanleg van de Moordrechtboog en Parallelstructuur A12 de aansluiting op de Vredenburglaan feitelijk al is bepaald.	De Vredenburglaan en de beoogde aansluitende wegen richting Boskoop zijn onderdeel van een brede visie voor de Zuidplaspolder. De Moordrechtboog en de Parallelstructuur A12 behoren daar ook toe. De poldergrid en de ligging van andere infrastructuur zijn mede bepalend (geweest) voor de plaats van het voorkeustracé.

	Samenvatting	Reactie
6	Het perceel van indiener wordt fors getroffen door de beoogde aanleg. Hierdoor ontstaat blijvende vermogensschade en inkomensschade	Het klopt dat het eigendom fors wordt geraakt door de aanleg van de Vredenburglaan. Met indiener zal het gesprek over verwerving van de gronden en eventuele compensatie worden voortgezet. Ten overvloede wordt verwezen naar de thematische beantwoording in paragraaf 3.9.

4.2.13 Plasweg 16 Bis

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener maakt bezwaar tegen de beoogde inrichting van de kruising Vredenburglaan – Plasweg. Dit heeft onder meer extra geluidsoverlast tot gevolg en leidt tot horizonvervuiling. Een maaiveldligging of verdiepte ligging wordt voorgesteld, waarbij de fietsers met een fietsbrug kunnen oversteken.	Voor een hogere ligging van de Vredenburglaan is gekozen, omdat hiermee de fietsverbinding via de Plasweg op een op een duurzame en veilige manier in stand blijft. Daarnaast kan deze onderdoorgang, samen met de toekomstige wegenstructuur in de Glasparel, functioneren als aanvulling op de fietsverbinding via de Zesde Tochtweg. Gezien de ontwikkeling van de Glasparel+, de ligging ten opzichte van de omliggende bebouwing en de afstand tot de wijk Zuidplas vinden wij de hogere ligging aanvaardbaar. Voor het landschap wordt verwezen naar thematische beantwoording 3.6.
2	Indiener stelt dat de verwachte verkeersstroom over de Vredenburglaan niet correct is weergegeven. Als alle plannen doorgaan en de Vredenburglaan wordt tevens aangesloten op de Bentwoudlaan, dan ontstaat er een nieuwe doorgaande verbinding noord-zuid die extra verkeer gaat aantrekken. De opmerking dat er ruime breedte voor het tracé wordt voorzien geeft aan dat rekening gehouden wordt met in de toekomst uitbreiding naar tweemaal twee rijbanen.	In het MER en het bestemmingsplan is weergegeven wat de te verwachten intensiteiten zijn bij alleen de Vredenburglaan, maar ook de variant tot en met de Hoogeveenseweg (Verlengde Bentwoudlaan). In het verkeersmodel zijn alle beoogde ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen. In het bestemmingsplan wordt expliciet een weg van 2x1 rijstroken juridisch planologisch mogelijk gemaakt. Een uitbreiding naar 2x2 rijstroken is niet de wens, niet noodzakelijk en niet aan de orde. Met de gedane onderzoeken hebben wij een getrouw beeld van de intensiteiten weergegeven. Uiteraard valt er op een modelmatige werkelijkheid van alles aan te merken, maar de voor deze wegen verrijkte gegevens geven het beste inzicht dat nu te verkrijgen is.
3	Indiener verwacht waardevermindering van zijn eigendom.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de thematische beantwoording met betrekking tot Planschade (zie paragraaf 3.9).

4.2.14 Zesde Tochtweg 6a

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener stelt dat het plan een sterke verslechtering van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers die zich verplaatsen over de Zesde Tochtweg en de kruising met de Vredenburglaan/Bentwoudlaan tot gevolg heeft. Dit vanwege de te verwachten intensiteiten op deze kruising en de voorgestelde uitvoering. De weg maakt tevens onderdeel uit van het gemeentelijke fietsnetwerk, dus deze wordt veelvuldig gebruikt.	Omdat de beoogde weg bestaat uit 2x1 rijstroken is de beoogde rotondeaansluiting mogelijk en verkeersveilig aan te leggen. In de provincie wordt dit type rotonde veelvuldig gerealiseerd. De rotonde is geschikt voor de te verwachten intensiteiten. Daarnaast wordt het mogelijk, via het Glaspargelgebied en de toekomstige onderdoorgang via de Plasweg de Vredenburglaan ongelijkvloers te kruisen.
2	Indiener verwacht een sterke toename van de geluidbelasting op een aantal woonhuizen gelegen aan de Zesde Tochtweg. De intensiteiten op deze weg nemen met de komst van de Randweg fors toe.	Het is correct dat de geluidbelasting op een aantal woningen langs de Zesde Tochtweg zal toenemen. De Vredenburglaan maakt een nieuwe aansluiting op de Zesde Tochtweg mogelijk. Hierdoor neemt de intensiteit toe. In het kader van het ontwerp bestemmingsplan is gedetailleerd onderzoek verricht en is duidelijk geworden dat voor deze woningen Hogere Waarden noodzakelijk zijn. In aanvulling hierop wordt verwezen naar de thematische beantwoording Geluid (zie paragraaf 3.4).
3	Indiener verwacht een lokale toename van de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals fijnstof en roet op de Zesde Tochtweg. Het MER verschaft hier geen concrete informatie over en is op onderdelen ook onduidelijk.	In het kader van het ontwerp bestemmingsplan is het effect van de weg op luchtkwaliteit onderzocht. Uit het onderzoek is gebleken dat dit onder de grenswaarden zal blijven en dat de luchtkwaliteit in Waddinxveen naar de toekomst toe zal verbeteren.
4	Gelet op het smalle wegprofiel van de Zesde Tochtweg alsmede het ontbreken van een voetpad of vrij liggend fietspad, moet worden gevreesd dat het aantal potentiële verkeersconflicten, lees risico op ernstige verkeersongelukken tussen (jeugdige) fietsers en vrachtverkeer, sterk zal toenemen als gevolg van de toename van verkeer.	De Zesde Tochtweg is een erftoegangsweg. Op dergelijke wegen wordt verkeersmenging geaccepteerd. De intensiteiten op de Zesde Tochtweg nu en in de berekende toekomst zijn van dien aard dat deze passend zijn bij dit type weg. Er is voor ons geen aanleiding om aan te nemen dat het risico op ongelukken toeneemt of onaanvaardbaar zou zijn. Wij zijn bekend met de beperkte breedte van de Zesde Tochtweg en de toename van verkeer en zullen inzetten op een optimalisatie wanneer dat noodzakelijk is.
5	Al in een eerder stadium van planvorming is tijdens een gesprek van een stedenbouwkundige van de gemeente met een bewoner van de Zesde Tochtweg een ontworpen fietstunnel ter plaatse van de oversteek, getoond. Daarmee zouden de risico's worden weggenomen en de veiligheid van de kinderen worden gewaarborgd. Kennelijk is sedertdien niets meer met een dergelijke oplossing gedaan.	Wij hebben de afgelopen jaren regelmatig contact gehad met belanghebbenden en, indien zij de behoefte hadden, hen geïnformeerd over de stand van zaken van de Vredenburglaan / Bentwoudlaan. In het ontwerp is ervoor gekozen bij de Plasweg een ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer te maken. Deze onderdoorgang kan, samen met de toekomstige wegenstructuur in de Glaspargel, functioneren als aanvulling op de fietsverbinding

	Samenvatting	Reactie
		via de Zesde Tochtweg.
6	Indiener stelt dat de Wet geluidhinder (Wgh) bepaalt, zoals ook in het MER aangegeven, dat bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde maatregelen moeten worden onderzocht om de geluidbelasting te reduceren. Als zulke maatregelen "niet voldoende zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan een hogere toegelaten waarde worden vastgesteld". Indiener is van mening dat het MER (en daarmee het voorontwerp bestemmingsplan) op dit punt onvolledig is. Eventuele mitigerende maatregelen zijn nauwelijks benoemd. Indiener is van mening dat de geluidbelasting afkomstig van de randweg en een deel van de (verlegde) Zesde Tochtweg wel degelijk voor enkele woningen zou kunnen worden gereduceerd door het plaatsen van geluidschermen.	De commissie heeft zich uitgesproken over het MER en geeft het advies om juist dit aspect aan te vullen alvorens door te gaan met de bestemmingsplanprocedure. Dit is inmiddels aangevuld in het MER. Daarnaast is in het kader van het ontwerp bestemmingsplan gedetailleerd onderzoek verricht, waaruit duidelijk wordt wat de effecten zijn van de weg op woningen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid daarvan. Voor de woningen aan de Zesde Tochtweg zijn Hogere Waarden voor de Wet geluidhinder noodzakelijk. In aanvulling hierop wordt verwezen naar de thematische beantwoording Geluid (zie paragraaf 3.4).

4.2.15 Werkgroep Duurzaamheidscommunicatie

	Samenvatting	Reactie
1	De uitkomsten van de MER zijn (deels) tot stand gekomen m.b.v. een 'model'. Een model is slechts een afbeelding van de werkelijkheid. Hoe complexer de werkelijkheid, hoe beperkter de voorspelbaarheid en de kwaliteit van de uitkomsten van het model. Indiener heeft niet kunnen vaststellen wat de kwaliteit en de beperkingen van het model zijn, factoren waarmee wel of niet rekening mee is gehouden en in welke mate.	In het kader van milieuonderzoeken, een MER, een bestemmingsplan, et cetera. moet altijd gewerkt worden met modellen. Deze zijn veelal ook voorgeschreven casu quo verplicht. Kortom, ja er is gewerkt met modellen, maar dat is de juridisch aanvaarde wijze waarop milieuonderzoeken en dergelijke tot stand komen. Het gebruikte verkeersmodel is verrijkt voor dit project en is het beste instrument om de verkeerseffecten te bepalen.
2	Indiener vraagt zich af wat bijvoorbeeld het Lidl distributiecentrum voor gevolgen heeft voor het verkeersbeeld.	Het regionaal verkeersmodel is een model wat door alle gemeenten binnen het model is gevuld met zogenoemde sociale en economische gegevens,. Met de komst van een distributiecentrum van die omvang is rekening gehouden in het verkeersmodel. De gehele ontwikkeling van het gebied Glasporel+ inclusief de logistiek is een gegeven in het verkeersmodel. Op basis daarvan zijn de intensiteiten per wegvak berekend. De uitkomsten van het verkeersmodel zijn plausibel bevonden. Voor ons is er geen reden te twijfelen aan de (uitkomsten) van het verkeersmodel.
3	Indiener is van mening dat met modelberekeningen wel gestuurd kan worden in elke gewenste richting.	Zoals eerder aangegeven dient een initiatiefnemer van een ontwikkeling inzichtelijk te maken wat de effecten zijn van de beoogde ontwikkeling. Een inschatting en berekening van de effecten wordt

	Samenvatting	Reactie
		bepaald aan de hand van modellen. Die zijn voorgeschreven c.q. verplicht dus initiatiefnemer heeft zich daar aan te houden. Voor ons is een juist verkeersmodel van groot belang, omdat daar ontwikkelingen zoals deze in onderbouwd worden. Daarnaast heeft de commissie voor de m.e.r. aangegeven de in het MER verwachte verkeersgroei waarschijnlijk te vinden.
4	Het valt indiener op dat in het MER, ongeacht het scenario, er geen bijstellingen hoeven plaats te vinden op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Eventuele maatregelen na de oplevering worden zelfs geheel achterwege gelaten.	In het kader van het MER is onderzocht wat de effecten zijn van de weg op de omgeving. Wij hebben het MER laten beoordelen door de commissie voor de m.e.r. Zij heeft geadviseerd het MER aan te vullen voor het aspect geluid. Dit is inmiddels gebeurd.
5	Welke mogelijkheden, budget, ruimte en ander middelen zijn beschikbaar om actieve monitoring en eventuele aanpassingen uit te voeren ná oplevering van de Randweg?	In principe wordt de beoogde ontwikkeling geheel vastgelegd in het bestemmingsplan, dat is inclusief eventuele mitigerende en compenserende maatregelen. Met andere woorden: in het bestemmingsplan wordt een uitvoerbare toekomstigbestendige ontwikkeling vastgelegd. Indien daartoe de noodzaak is of ontstaat kan gedacht worden aan monitoring of aanpassingen, maar dat is niet te verwachten. Indien ondanks het gedegen vooronderzoek aanpassingen toch noodzakelijk zijn dan zal de wegbeheerder die aanpassingen voor haar rekening uitvoeren.
6	Worden er nulmetingen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit uitgevoerd voordat alle bouwactiviteiten starten?	Nee.
7	Welke metingen vinden plaats tijdens en na de bouwactiviteiten? En met welke frequentie en op welke locatie? Door welke bij voorkeur volledig onafhankelijke instelling? De GGD? En welke rol spelen de inwoners hierbij als primair belanghebbenden?	Indiener stelt een aantal vragen met betrekking tot de uitvoering. Die fase van het project ligt nog niet voor. Bovendien is nog niet duidelijk hoe die fase er uit ziet. Uitgangspunt is dat de initiatiefnemer haar aannemer verplicht rekening te houden houdt met de beperkingen van omgevingshinder (geluid, stof, licht) tijdens de aanleg. In dat kader zal te zijner tijd gemonitord worden. Gedurende de aanleg zullen gemeentelijke toezichthouders de bouw- en aanleg volgen en waar nodig bijsturen.
8	Indiener doet voorstellen om de effecten van luchtkwaliteit te verminderen: 1. Meerdere permanente meetpunten instellen verdeeld over heel Waddinxveen. 2. Met de uitkomsten kan de Gemeente concreet beleid gaan opstellen om de luchtkwaliteit te verbeteren	Allereerst verwijst de gemeente naar de thematische beantwoording Luchtkwaliteit (zie paragraaf 3.3). Hieronder wordt specifiek ingegaan op de genoemde punten. 1. De situatie voor wat betreft luchtkwaliteit is niet van dien aard dat dit nu noodzakelijk is.

	Samenvatting	Reactie
	waar gewenst en mogelijk. - Alle (rond)wegen en andere verkeersdrukke locaties voorzien van fijnstof-afvangende beplanting, bij voorkeur geschikt voor het gehele jaar. - Om stilstaand en optrekkend verkeer te beperken zou een rotonde zonder verkeerslichten op het kruispunt met de Beijerincklaan voor een betere doorstroming kunnen zorgen. - Een geluidswal kan de verspreiding van de luchtvervuiling beperken.	Uit de onderzoeken blijkt dat dit naar de toekomst verbetert. - Hiertoe is reeds voorzien met de duurzaamheidsvisie 2025. - Een dergelijke maatregel is niet noodzakelijk vanwege te verwachten effecten voor luchtkwaliteit. - De te verwachten verkeersintensiteiten op de kruising Beijerincklaan – Vredenburglaan verenigen zich niet met een rotonde op die plek. - Een dergelijke maatregel is niet noodzakelijk vanwege te verwachten effecten voor luchtkwaliteit.
9	Indiener wijst gemeente op de geluidskaarten in het MER. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen dag en nacht, terwijl juist in de nacht het geluid meer invloed heeft. Het is indiener onbekend in hoeverre de overwegend westenwind een significante rol speelt in het MER.	Bij geluid zijn de maatgevende momenten van de dag de ochtend- en avondspits. Op die momenten is het meeste verkeer op de weg te verwachten, met een daarbij passend geluidsbeeld. In aanvulling hierop wordt verwezen naar de thematische beantwoording Geluid (zie paragraaf 3.4).
10	Omdat de impact van geluid achteraf waarschijnlijk veel moeilijker te corrigeren is, dringt indiener aan op een reeks van deels preventieve maatregelen tijdens de bouw: - Aanbrengen van een (natuurlijke) geluidswal aan de woningzijde van de gehele Randweg. - De Randweg wordt voorzien van geluidsdempend asfalt. - In de nacht rijden geen vrachtwagens over de Randweg. - Of werken met dynamische snelheidsbeperkingen in combinatie met serieuze handhaving. - De aanleg van de eerder genoemde rotonde t.h.v. de Beijerincklaan.	- Daarnaast zijn dergelijke maatregelen ook niet nodig vanwege te verwachten effecten voor bijvoorbeeld geluid of luchtkwaliteit. Het geluidonderzoek in het kader van het ontwerpbestemmingsplan heeft duidelijk gemaakt dat dit niet noodzakelijk is. De Vredenburglaan ligt deels in de Vredenburgzone. Hiervoor is structureel geld gereserveerd in de gemeentelijke begroting. - Zie antwoord onder 1 met de toevoeging dat geluiddempend asfalt een mitigerende maatregel is die hier wordt toegepast, (zie ook paragraaf 3.4). - Dit is geen optie. De nieuwe weg is bedoeld voor gemotoriseerd verkeer (behoudens landbouwverkeer); dag en nacht - De weg is ontworpen en bedoeld voor een maximumsnelheid van 80 km/u. Een dynamische snelheidsbeperking is geen optie. - Zie hiervoor 4.2.15.8.4.
11	Waddinxveen wil een duurzame gemeente worden. Maar ook woningen bouwen en industrieterreinen aanleggen. En zich tevens presenteren als een groene gemeente? Wat zal daarvan overblijven nu bijvoorbeeld de nieuwe	Met Park Triangel wordt rekening gehouden. De woningbouw aldaar is een gegeven voor de aanleg van de weg. In het project Park Triangel op haar beurt is de aanleg van de infrastructuur

	Samenvatting	Reactie
	woonwijk Triangel steeds meer raakt ingeklemd tussen drukke wegen? In hoeverre loopt de gewenste uitbouw van (o.a.) Triangel gevaar met de daarbij behorende financiële risico's?	weer een gegeven. Bij de ontwikkeling en de daarbij behorende financiële paragrafen zijn alle toekomstige ontwikkeling zo ook deze ingesloten. De realisatie van projecten als genoemd in de Structuurvisie Waddinxveen 2030 sluiten duurzaamheidsambities niet uit.
12	De eerder voorgestelde geluidswal kan naast het beperken van geluidsoverlast en luchtvervuiling ook het groene karakter van de (nieuwe) bouwlocaties gaan beschermen. Tevens kan de geluidswal worden voorzien van zonnepanelen. Afhankelijk van de gekozen aanpak zouden lokale inwoners en bedrijven (deels) financieel kunnen bijdragen en hun investering geleidelijk terugverdienen.	Deze maatregelen zijn niet nodig vanwege te verwachten effecten voor bijvoorbeeld geluid of luchtkwaliteit. Wij hebben deze vraag niet uitstaan bij de inwoners van Waddinxveen. De suggestie wordt ter harte genomen en deze zal in het kader van de ontwikkeling van de Vredenburgzone, mits toepasbaar en bij voldoende animo uitgewerkt worden.

4.2.16 Mont Royal

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener stelt dat er geen rekening is gehouden met diens gerechtvaardigde belangen in de voorbereiding en uitwerking van het voorontwerp bestemmingsplan. Vóór besluitvorming is indiener niet benaderd.	De Vredenburglaan is onderdeel van een brede visie voor de Zuidplaspolder. In het verleden is veelvuldig gewerkt aan diverse plannen en visies waarbinnen de weg – zij het schematisch – is geprojecteerd ten zuiden van de kern Waddinxveen. Diverse informatieavonden en momenten van inlichtingen hebben plaatsgevonden. In de voorbereiding van het voorontwerpbestemmingsplan is zoveel mogelijk rekening gehouden met ieders belang.
2	Indiener stelt dat er geen wettelijke basis is voor de procedure door het ontbreken van toetsbare gevolgen voor onder meer luchtkwaliteit, geluid en economische uitvoerbaarheid.	Vooropgesteld, de ruimtelijke procedure start op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan wordt vastgesteld. Het voorontwerp dient in zekere zin voor de consultatie van de omgeving en de zogenoemde vooroverlegpartners. Doordat hiervoor gekozen is, is het makkelijker om ieders belangen te kennen en waar mogelijk in te passen. In het ontwerpbestemmingsplan worden de resultaten van gedetailleerd milieuonderzoek opgenomen. Voor wat betreft de economische uitvoerbaarheid wordt verwezen naar paragraaf 3.12.
3	Het bedrijf van indiener is gespecialiseerd in de productie van glasgroenten. Uit het voorontwerpbestemmingsplan is niet op te maken welke milieubelasting ontstaat en is er geen rekening gehouden met de bedrijfsgevoelige processen.	In het kader van het ontwerp bestemmingsplan – de volgende fase in de procedure – wordt gedetailleerd geluid- en luchtkwaliteitsonderzoek verricht. De effecten zijn duidelijk geworden en voor dit bedrijf zijn geen specifieke maatregelen benodigd. Dan wordt duidelijk wat de effecten zijn van de Vredenburglaan. De indiener is gespecialiseerd in de productie

	Samenvatting	Reactie
		van glasgroenten. Het fytosanitair certificaat is vereist voor de afzet van de producten (voedsel) uit het bedrijf naar het buitenland. Het fytosanitair certificaat wordt verstrekt door de NVWA (Nederlandse voedsel- en warenautoriteit). Het bedrijf vreest dat door de aanleg en het in gebruik nemen van de weg, een fytosanitair certificaat niet meer aan het bedrijf kan worden afgegeven. Er is vooralsnog geen relatie bij ons bekend tussen de milieubelasting als gevolg van de aan te leggen weg en kwaliteit van voedselproducten van een glastuinbouwbedrijf. De zienswijze geeft geen nadere informatie waarop de vrees is gebaseerd. Ruimtelijk gezien, is er geen aanleiding om een (buffer-) zone aan te houden tussen glastuinbouwbedrijven en verkeerswegen. Tijdens de uitvoering zal zoveel mogelijk stofvorming worden voorkomen. Dit zal speciaal vermeld worden tijdens de aanbesteding van dit werk.
4	De verkeersbewegingen en de milieubelasting van de geplande biomassacentrale zijn niet meegenomen en meegewogen, ook niet in verkeerskundige zin.	De beoogde verkeersbewegingen zijn verdisconteerd in het verkeersmodel. Dit model is gevuld met sociaal-economische gegevens, waaronder de ontwikkelingen in de regio (Glasparel+, businesspark, etc.). De biomassacentrale vormt een onderdeel van de voornoemde ontwikkelingen. Milieukundig is deze ontwikkeling niet beschouwd. Daarvoor wordt door de initiatiefnemer van de biomassacentrale de gebruikelijke vergunningenprocedure doorlopen. Wel is uit het bestemmingsplan Glasparel+ gebleken dat deze functie op deze plaats inpasbaar is.
5	Indiener voorziet dat de Randweg geluidhinder zal opleveren, zelfs een overschrijding van de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Dit doet afbreuk aan de huidige en toekomstige economische ruimte voor de bedrijfsvoering en de bewoningsmogelijkheden ter plaatse.	De verkeersintensiteiten op de Zesde Tochtweg nemen inderdaad toe, waardoor er negatieve effecten zullen optreden. Van belang hierbij te vermelden is dat de initiatiefnemer – de provincie – , indien noodzakelijk, mitigerende- en compenserende maatregelen dient te verzorgen. Daarnaast is een goede ruimtelijke ordening vereist. Uit het milieuonderzoek is duidelijk geworden dat door de reconstructie maatregelen voor deze woningen nodig zijn. Geen van de maatregelen is doelmatig en er is voor gekozen om -binnen het regionale Hogere Waarden beleid- hogere waarden voor wegverkeerslawaaai te

	Samenvatting	Reactie
		verlenen. De gemeente is het bevoegde gezag voor deze procedure
6	Indiener is van mening dat de Randweg leidt tot een beperking van de economische ruimte van het bedrijf. Om te kunnen blijven concurreren met andere gebieden in binnen- en buitenland dient het bedrijf zich op deze locatie verder te kunnen ontwikkelen.	Het gebied tussen Bredeweg en Zesde Tochtweg is in de structuurvisie Waddinxveen 2030 en de provinciale Visie Ruimte & Mobiliteit aangeduid als Glastuinbouwgebied. Het is vanuit beleid mogelijk om hier glastuinbouw te ontwikkelen. Wij gaan graag het overleg aan over mogelijke ontwikkelingsplannen van indiener. Voor wat betreft de mogelijkheden kan aansluiting gezocht worden bij de mogelijkheden die zijn opgenomen in de Glasporel+.
7	Om continuering van de bestaande woonfunctie en omzetting naar woonbestemming mogelijk te maken, is een omzetting naar zelfstandige woonbestemming (burgerwoning) gewenst en gerechtvaardigd.	Over een eventuele omzetting van de genoemde bedrijfswoningen naar burger-plattelandswoningen gaan wij graag het overleg aan. In de nabijheid zijn woningen omgezet, nadat gebleken was dat die woningen voor het bedrijf niet noodzakelijk meer waren.

4.2.17 Kleikade 30,31 en 44

	Samenvatting	Reactie
1	Indiener vraagt waar de Randweg de Onderweg gaat kruisen.	Het kaartmateriaal in het MER zou daarover voldoende duidelijkheid moeten verschaffen. Feit is dat de Onderweg wordt 'geknipt' en omgeleid naar de beoogde rotonde bij de Verlengde Beethovenlaan. De wijze van uitvoering van een voorziening voor fietsers ter hoogte van de bestaande Onderweg wordt onderzocht, maar zal zijn beslag krijgen in de bestemmingsplanprocedure voor dat deel van de Randweg.
2	Indiener vraagt op welke wijze de Randweg de Kleikade gaat kruisen.	Op dit moment wordt er vanuit gegaan dat de Kleikade middels een zogenoemde coupure wordt gekruist. Dit houdt in dat het dijklichaam wordt doorsneden en dat de weg zelf op maaiveld blijft. De uiteindelijke inrichting zal zijn beslag krijgen in de bestemmingsplanprocedure voor de Bentwoudlaan.
3	Indiener vraagt of er meerdere opties worden bekeken en gerelateerd aan geluidshinder, milieuconsequenties, veiligheid en flora en fauna.	De onderzoeksscope is vastgelegd in de notitie reikwijdte en detailniveau. Hierin is ook aangegeven welke opties in het voortraject reeds zijn afgefallen en waarom.
4	Indiener vraagt wat de Randweg betekent voor geluidsoverlast. Hoe groot is het verschil in geluidbelasting	De effecten van de Bentwoudlaan voor wat betreft geluid zijn nog niet concreet te maken. In het

	Samenvatting	Reactie
	op de gevels bij de Kleikade en hoe groot is de geluidbelasting bij verschillende snelheden? Wat wordt gedaan om de geluidoverlast te beperken?	MER is op hoog abstractieniveau onderzocht wat de effecten zijn. Uit het MER blijkt dat er in ieder geval maatregelen ter hoogte van 't Suyt nodig zullen zijn. In de toekomst zal ook voor de Bentwoudlaan een bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. In die procedure wordt gedetailleerd geluidonderzoek verricht en kan worden bepaald of en zo ja, welke mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Uitgangspunt is dat de weg een maximum snelheid krijgt van 80 km/u. Dit is ook uitgangspunt in de onderzoeken. Bij een lagere snelheid zal de geluidbelasting lager liggen.
5	Indiener vraagt wat de gevolgen zijn voor luchtkwaliteit en fijnstof voor de bewoners van de Kleikade.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de thematische beantwoording Luchtkwaliteit (zie paragraaf 3.3).
6	Indiener vraagt wat de gevolgen zijn voor de natuur. Er gaat rondom Waddinxveen al zoveel natuur /akkerland verloren, doordat er zoveel gebouwd wordt. Moet er dan ook nog natuur verdwijnen / aangetast worden voor een weg? Indiener is van mening dat wonen in Waddinxveen er niet uitnodigender op wordt.	De Vredenburglaan en de beoogde aansluitende wegen richting Boskoop zijn onderdeel van een brede visie voor de Zuidplaspolder. Het ontwikkelen van de Zuidplaspolder is Rijksbeleid dat doorwerking heeft naar provincie en gemeente. Naast de weg is ook een aantal ontwikkelingslocaties benoemd, waaronder Glasparel+ en de Groene en Rode Waterparel. De plannen hiervoor zijn in diverse lange termijnplannen vastgelegd. In aanvulling hierop wordt verwezen naar de thematische beantwoording Landschap (zie paragraaf 3.6).
7	Indiener vraagt of eventuele waardevermindering wordt gecompenseerd.	Voor de beantwoording wordt verwezen naar de thematische beantwoording met betrekking tot Planschade (zie paragraaf 3.9).
8	Indiener haalt het genoemde fietspad over de Kleikade aan. Zij vraagt wat de exacte ligging wordt. De Kleikade is daarvoor veel te smal. Ook de maximumsnelheid van 30 km/u is te hard. Dit leidt tot onveilige situaties, terwijl de bredere en overzichtelijke Onderweg er ook ligt.	Het bedoelde fietspad wordt nog onderzocht in het kader van een ander traject en maakt geen onderdeel uit van de Bentwoudlaan. Wel is bij de Bentwoudlaan rekening gehouden met een fietsbrug over de weg om de fietsverbinding via de Onderweg in stand te houden. De Kleikade is overigens een erftoegangsweg. Op erftoegangswegen geldt een maximumsnelheid van 30 km/h.

5 Bijlage - Lijst van indieners

5.1 Vooroverlegreacties instanties

Nr	Naam instantie
1	Gasunie N.V.
2	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
3	Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
4	Veiligheidsregio Hollands Midden
5	Politie
6	Gemeente Zuidplas

5.2 Vooroverlegreacties privépersonen

Nr	Naam	Adres (Waddinxveen)
1	Privépersoon	Sterrenlaan 82
	Privépersoon	Sterrenlaan 84
	Privépersoon	Sterrenlaan 86
	Privépersoon	Sterrenlaan 90
	Privépersoon	Sterrenlaan 94
	Privépersoon	Sterrenlaan 96
	Privépersoon	Sterrenlaan 98
	Privépersoon	Sterrenlaan 100
	Privépersoon	Sterrenlaan 102
	Privépersoon	Sterrenlaan 106
	Privépersoon	Sterrenlaan 108
	Privépersoon	Sterrenlaan 110
	Privépersoon	Sterrenlaan 114
	Privépersoon	Sterrenlaan 116
	Privépersoon	Sterrenlaan 118
	Privépersoon	Sterrenlaan 120
	Privépersoon	Sterrenlaan 122
	Privépersoon	Sterrenlaan 124
	Privépersoon	Sterrenlaan 128
	Privépersoon	Sterrenlaan 130
	Privépersoon	Sterrenlaan 134
2	Vereniging tot behoud van landelijk Waddinxveen	Plasweg 8-B
3	Privépersoon	Sterrenlaan 78
4	Privépersoon	Plasweg 39 en 41
5	Privépersoon	Tweede Bloksweg 48a, 50, 52, 52a en 66
6	Privépersoon	Kleikade 33
7	Privépersoon	Noordeinde 25
8	Privépersoon	Onderweg 85
9	Privépersoon	Kleikade 32
10	Privépersoon	Plasweg 16b en 18a
11	Privépersoon	Plasweg 6a

Nr	Naam	Adres (Waddinxveen)
12	Privépersoon	Bredeweg 90 en 94 (Zevenhuizen)
13	Privépersoon	Plasweg 16 bis
14	Privépersoon	Zesde Tochtweg 6a
15	Werkgroep Duurzaamheidscommunicatie	Bloemendaalseweg 13
16	Mont Royal	Zesde Tochtweg 6
17	Privépersoon	Kleikade 30
	Privépersoon	Kleikade 31
18	Privépersoon	Kleikade 44

Wijzigingen voorontwerp naar ontwerp bestemmingsplan Vredenburglaan

Regels

- Artikel 3, Verkeer: In 3.1, de bestemmingsomschrijving, is agrarisch grondgebruik toegevoegd. In 3.2 is vervolgens toegevoegd dat geen gebouwen ten dienst van dit agrarisch grondgebruik zijn toegestaan en in artikel 1 is een begrip toegevoegd voor agrarisch grondgebruik. Dit om te zorgen dat de gronden die overblijven nadat de wegen, watergangen, etc zijn aangelegd, agrarische gebruikt kunnen worden.
- Artikel 3.4.1., strijdig gebruik:
 - Het percentage voor de benodigde watercompensatie is geschrapt en vervangen door 'voldoende watercompensatie':
 - Om geluidsoverlast te voorkomen, is in de regels vastgelegd welke maatregelen genomen dienen te worden ten aanzien van type asfalt en maximum snelheid.
- Er is een nieuw Artikel 4, Leiding – Water toegevoegd. Deze dubbelbestemming was per abuis niet opgenomen in de regels, terwijl deze wel op de verbeelding stond. De artikelen hierna zijn hernummerd.

Toelichting en bijlagen

- In paragraaf 5.2.3 Grondwater is op verzoek van het hoogheemraadschap de tekst iets aangepast.
- Paragraaf 6.2, Milieueffectrapport. Toegevoegd is dat de commissie m.e.r. een positief toetsingsadvies heeft gegeven. De toetsingsadviezen en de aanvulling MER zijn als bijlagen toegevoegd.
- De tabel in paragraaf 6.3 met verkeersintensiteiten is aangepast.
- het akoestisch onderzoek is vervangen en naar aanleiding hiervan is paragraaf 6.4 aangepast
- Er heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar de luchtkwaliteit. Naar aanleiding hiervan is paragraaf 6.5 aangepast en is bijlage 8 toegevoegd.
- Paragraaf 6.7 is aangepast nav het intrekken van de gemeentelijke routing voor gevaarlijke stoffen.
- De natuurtoets is aangevuld en naar aanleiding hiervan is paragraaf 6.10 aangepast;
- Er zijn enkele tekstuele aanpassingen van ondergeschikte aard doorgevoerd.

Verbeelding

Het plangebied (en daarmee de bestemming Verkeer) is vergroot ter hoogte van de kruisingen