

Zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan Vredenburglaan

met achterliggende stukken waaronder het MER
Vredenburglaan, Bentwoudlaan en Verlengde Bentwoudlaan

Inhoud

Inleiding	1
1. Veiligheidsregio Hollands Midden	2
2. Bewoners Dorpsstraat (westzijde)	3
3. Bredeweg 90 en 94	8
4. Noordeinde 4	10
5. Plasweg 16A	11
6. Bewoners Sterrenlaan (Sterrenlaan 106 namens alle bewoners Sterrenlaan)	15
7. Sterrenlaan 122 (aanvulling op collectieve reactie)	23
8. Sterrenlaan 78	23
9. Bewoners 't Suyt	26
10. Zesde Tochtweg 6A	26
11. Vereniging tot behoud landelijk Waddinxveen	33
12. Mont Royal	39
13. Noorderlicht 37	40
14. Zesde Tochtweg 7	40
15. Liander	41
16. Plasweg 6a	41
17. Plasweg 16 Bis	44
Lijst van wijzigingen ten behoeve van het bestemmingsplan	48

Inleiding

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 ontwerpbestemmingsplan Vredenburglaan en het MER Vredenburglaan – Bentwoudlaan – Verlengde Beethovenlaan, hierna het ontwerpbestemmingsplan en het MER en de provinciale landschapsvisie voor de inpassing van de Vredenburglaan.

Het college van Burgemeester en Wethouders heeft op 4 juli 2017 ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan. Vervolgens hebben de stukken van 2 augustus 2017 tot en met 13 september 2017 gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen. De stukken waren in te zien op de volgende locaties:

- Het gemeentehuis van de gemeente Waddinxveen.
- Ruimtelijkeplannen.nl plan met identificatienummer NL.IMRO.0627.BPVredenburglaan-0301
- De website van gemeente Waddinxveen

Gedurende bovengenoemde termijn kon door eenieder op het ontwerpbestemmingsplan en het MER mondeling en schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar worden gemaakt aan de gemeente Waddinxveen. Daarnaast lagen ook hogere waardenbesluiten van zowel gemeente als provincie ter inzage.

De ingediende zienswijzen zijn ontvankelijk. Deze Nota van Antwoord gaat in op de ingebrachte reacties, de reactie daarop en de gevolgen voor het ontwerpbestemmingsplan, het definitieve MER en de gemeentelijke en de provinciale hogere waarden procedures. De Nota van Antwoord is een bijlage bij het bestemmingsplan.

1. Veiligheidsregio Hollands Midden

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Het is niet duidelijk of in de risicoberekening van het groepsrisico de ontwikkeling van woonwijk De Triangel is meegenomen. Indien dit niet het geval is ontvangen wij graag een nieuwe risicoanalyse zodat de verandering op het groepsrisico nader kan worden beschouwd.	De afstand tussen de nieuw aan te leggen Vredenburglaan en woonwijk Triangel is overal meer dan 200 meter. Het transport van brandbare gassen is bepalend voor het risico. Een groep personen op meer dan 200 meter draagt niet significant bij aan het groepsrisico.
2.	In het ontwerp bestemmingsplan (hoofdstuk 6.7.1 Externe Veiligheid) zijn de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen voor de provinciale weg voor de brandweer voldoende omschreven. In de bijbehorende tekeningen zijn echter nog wel knelpunten op beide onderwerpen waar extra aandacht voor gewenst is. Voor de bereikbaarheid wordt geadviseerd de mogelijkheid tot passeren door hulpdiensten in het gemeentelijk verkeersoverleg te bespreken met politie en brandweer.	Bij het uitwerken van het ontwerp zal de initiatiefnemer in overleg blijven met de Veiligheidsregio om te zorgen dat het ontwerp voldoet aan de beschrijving van hoofdstuk 6.7.1.

2. Bewoners Dorpsstraat (westzijde)

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	In de huidige aanpak is er door de overheid voor gekozen het betreffende traject, verbinding A4 – A12 in stukken te knippen en deel voor deel uit te werken. Wij menen dat het gehele traject vanaf A12 t/m de N11 integraal binnen één procedure moet worden aangepakt. Het betreffen immers projecten die stuk voor stuk (nadelige) invloeden hebben op het milieu (zeker ook voor het traject ter hoogte van de Dorpsstraat) en in de uitwerking van elkaar afhankelijk zijn.	Voor een goede beoordeling van de Vredenburglaan is het noodzakelijk dat deze wordt gezien in het hele netwerk van huidige en geplande verbindingen. In het MER zijn daarom ook (mogelijke) toekomstige ontwikkelingen meegenomen. Het is niet noodzakelijk om al deze ontwikkelingen in één procedure onder te brengen. Door de wens van een eerdere aanleg van de Vredenburglaan is dat niet mogelijk. In de milieuonderzoeken is daarom uitgegaan van een benadering alsof de infrastructuur tot de Hoogeveenseweg al gerealiseerd is. Dit is voor diverse milieuaspecten een worst case scenario. Voor het vervolg wordt een planologische procedure voor de Bentwoudlaan met bijbehoren gevoerd.
2.	De tot nu toe gehouden voorlichtingsbijeenkomsten gaven een beeld van hoe bepaalde trajecten zouden kunnen lopen. Het geven van commentaar door belanghebbende bewoners was in deze bijeenkomsten niet mogelijk. Althans naar onze mening werd met de door ons gegeven reacties niets gedaan.	De inloopbijeenkomsten voor de Vredenburglaan hebben tot doel om informatie te verstrekken over de inhoud en stand van zaken met betrekking tot de Vredenburglaan en om met een ieder in gesprek te gaan. Het indienen van inspraakreacties verloopt schriftelijk, zodat de gestelde vragen en de gegeven antwoorden voor iedereen beschikbaar zijn, ook voor degene die niet op de inloopavond waren. Op de inloopbijeenkomst is aangegeven dat indienen van zienswijzen mogelijk is. Het is ook mogelijk geweest om, na het maken van een afspraak, mondelinge zienswijzen in te dienen.

3.	Er is voor gekozen om de rondweg direct ten westen van de 1e tocht te projecteren. Als argumentatie voor de gekozen ligging Westelijke Randweg wordt o.a. genoemd de verkeersdrukte vanuit de Triangel en de Glasparel+. Deze twee gebieden zouden eerder gebaat zijn bij een traject dat meer westelijk is gelegen dan nu is gepland. We benadrukken dat deze optie onvoldoende is onderzocht en vragen u deze mogelijkheid te onderzoeken.	In de MER Vredenburglaan, Bentwoudlaan, Verlengde Beethovenlaan is de westelijke ligging beschouwd onder het kopje 'Quick Scan N207-Zuid'. Gezien die onderzoeksresultaten is geen aanleiding gezien om die en daarmee de door u voorgestelde ligging weer te onderzoeken.
4.	We pleiten ervoor om bij de aansluiting van de rondweg, van de Bentwoudlaan naar het Noordeinde een snelheidsbeperking te hanteren van 50km/h en hier ook het voorgenomen stille asfalt toe te passen. Dit met het oog op veiligheid en geluidshinder. En tevens maatregelen te nemen om lichtvervuiling/lichtinval te minimaliseren	De aansluiting van de Bentwoudlaan op Noordeinde is wel onderdeel van de MER, maar niet van het bestemmingsplan Vredenburglaan. Wanneer voor dit wegdeel een bestemmingsplan wordt opgesteld en de milieuonderzoeken (met name geluid is in deze relevant) worden uitgevoerd zal de keuze worden gemaakt voor de snelheid op dit wegdeel en welke geluidbeperkende of geluidswerende maatregelen nodig zijn. Alsdan zal een verlichtingsplan opgesteld worden.
5.	In de huidige stukken is aangegeven dat de Vredenburglaan zal worden uitgevoerd met SMA-NL 5 (stil asfalt). We gaan ervan uit dat en dringen er met nadruk op aan dit ook in het overige traject toe te passen.	De Vredenburglaan sluit aan op de geplande Bentwoudlaan. De Bentwoudlaan en verder trajectdelen maken geen deel uit van dit bestemmingsplan. Wanneer hiervoor een plan wordt opgesteld, zal worden onderzocht welke geluidbeperkende en geluidswerende maatregelen op de Bentwoudlaan en verder nodig zijn.

6.	Tijdens de voorlichtingsavonden is aangegeven dat er nog veel mogelijk is en dat er met wensen uit de omgeving rekening zal worden gehouden. Een jaarlijks budget van € 100.000,- is door de gemeente gereserveerd voor een landschappelijke inrichting rond de weg. We pleiten er voor en dat is ook al toegezegd bij de voorlichtingsavond van 29 augustus 2017, dat ook het overige traject deze aandacht krijgt zodat zichtlijnen op de weg door bosschages worden doorbroken.	De Vredenburghzone is een ambitie die al geruime tijd is vastgelegd in zowel provinciaal als gemeentelijk beleid. De aanleg van de Vredenburghlaan en de door de provincie voorgestelde landschappelijke inpassing ervan is voor de gemeente aanleiding om nu de uitwerking van de Vredenburghzone opnieuw op te pakken. De uitwerking van de Vredenburghzone (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 onder andere om een bijdrage te leveren aan het toekomstige beheer van de Vredenburghzone.
7.	We pleiten ook voor een zo laag mogelijke ligging van de weg. Wellicht dat een lage bebossing direct parallel langs de weg een bijdrage levert aan de beperking van de licht- en horizonvervuiling gezien vanuit het dorp.	Het uitgangspunt is dat de weg niet hoger wordt aangelegd dan noodzakelijk, rekening houdend met de minimale drooglegging van de weg. Bij de Plasweg komt de weg wel hoger te liggen vanwege de onderdoorgang voor langzaam verkeer hier. In de inpassingsvisie is geen rekening gehouden met een lage bebossing en die is binnen dit project ook niet te realiseren.
8.	We zijn van mening dat een zo laag mogelijke maximumsnelheid b.v. 60 km/h een grote bijdrage zal leveren aan de verlaging van geluidbelasting en fijnstof emissie. Daarnaast zal de veiligheid en doorstroming hierdoor positief worden beïnvloed. Waarom 80km/h als het ook 60km/h uur kan (een reden omdat we dat nou eenmaal zo doen lijkt ons geen goed argument).	De Vredenburghlaan is een gebiedsontsluitingsweg. Deze hebben standaard een maximum snelheid van 80 km/h. Dit is conform het Handboek Ontwerpcriteria Wegen van de provincie Zuid-Holland. Er is in deze geen reden om af te wijken van de standaard. Het verlagen van de maximum snelheid vermindert de doorstroming, waardoor een deel van het verkeer een alternatieve route zal kiezen. De Vredenburghlaan is dan minder doelmatig.

9.	Er komen voorzieningen zoals de oversteek Plasweg, waarbij de Vredenburglaan 3,5m boven het maaiveld komt. We vragen dan wel om voor geluidsschermen te zorgen of te kiezen voor een andere oversteek, bijvoorbeeld een fietstunnel.	Op de Vredenburglaan boven de Plasweg komen geen geluidsschermen, omdat uit de berekeningen blijkt dat voor het budget voor cluster 2 € 112.200,- beschikbaar is, dit budget is rekenkundig. Voor dit rekenkundige budget is slechts 50 meter geluidsscherm mogelijk met een hoogte van 5 meter of 112 meter scherm met een hoogte van 2 meter. Beide schermvarianten geven onvoldoende reductie (minder dan 5 dB) van de geluidsniveaus om als doelmatig te worden aangemerkt volgens de IPO methodiek. Zie ook de toelichting op de IPO-methodiek in reactie 5.4.
10.	Ter hoogte van de kruising Beijerincklaan worden over een lengte van 600m beide bomenrijen verwijderd. We vragen ons af waarom dit over deze enorme lengte nodig is en of dit op een of andere wijze wordt gecompenseerd.	Langs de Beijericklaan en de parallelwegen staan meerdere bomenrijen. De mate waarin moet worden gekapt in deze bomenrijen verschilt van enkele tientallen meters tot maximaal 600 meter. Dit is afhankelijk van de ruimte die benodigd is voor de aan te leggen opstel- en uitvoegstroken. Deze extra stroken passen niet in de huidige beschikbare ruimte tussen de bomenrijen. Alle gekapte bomen worden gecompenseerd. Voor een deel worden de gekapte bomen gecompenseerd bij deze kruising en voor een deel worden ze gecompenseerd langs de Vredenburglaan.

11.	In de toelichting wordt gesproken over de landschapsvisie gebouwd op drie pijlers. Het is ons niet duidelijk wat deze drie genoemde pijlers in relatie tot de Vredenburglaan en het overige traject betekenen. Wij zijn daarom geïnteresseerd in een praktische uitwerking hiervan. Uit het landschapsplan komt ook naar voren dat er een rij bomen langs de Vredenburglaan zal komen, opmerkelijk genoeg aan de zuidwest zijde. We zijn van mening dat als er groen komt, dit ook aan de noord /oost zijde van het tracé komt en dat er wellicht met bomen, ook struiken en dergelijke worden bedoeld.	De drie pijlers zijn: 1. Een zorgvuldige inpassing van nieuwe structuren met behoud van het bestaande 2. De weg reageert op de omgeving 3. Continuïteit van het wegbeeld. Een belangrijk element uit het landschapsplan is de keuze voor een asymmetrisch wegprofiel, met aan één zijde een bomenrij. Het wegprofiel past zich daarmee aan de omgeving en de (toekomstige) ontwikkeling van de omgeving aan: bomen aan de zijde waar ontwikkelingen plaatsvinden en open (en waterrijk) aan de zijde waar beleidsmatig een landschappelijke, recreatieve zone is voorzien met ook ruimte voor eventuele waterbergingsopgaven. Daarbij wordt met de aanplant van de bomenrijen voorzien in compensatie van de bomen die voor de aanleg van de Vredenburglaan verwijderd dienen te worden. Door de bomenrij ontstaat er ook een continu wegbeeld van rijbanen en wegbermen met eenzelfde breedte.
12.	In de toelichting wordt gesproken over de verordening Ruimte 2014. Conclusie in de toelichting: hieraan wordt voldaan. Wij begrijpen niet waarom er aan deze verordening voldaan zou worden en vragen een toelichting waarom dit zo zou zijn.	De verordening Ruimte is onderdeel van de provinciale Visie Ruimte & Mobiliteit. Bij een ruimtelijke procedure wordt ook altijd getoetst of de planologie passend is in het beleid en de regelgeving van de hogere overheden. In het bestemmingsplan is getoetst en gemotiveerd dat het passend is. De provincie heeft bevestigd dat de Vredenburglaan passend in het beleid is.

13.	In de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op de geluidsaspecten. In de benadering is er naar onze mening terecht voor gekozen om integraal te kijken naar de verkeersintensiteiten. Wat als een deel van de rondweg straks niet gerealiseerd kan worden (b.v. ontbreken oplossing Hazerswoude dorp)? In dat geval kloppen de berekeningen niet. We vragen om deze scenario's ook inzichtelijk te maken. Tevens noemen we nogmaals de tweeslachtigheid van de aanpak bij deze ontwikkeling en het maken van plannen voor het tracé.	In het MER zijn ook scenario's onderzocht waarin niet alle delen van de randweg worden aangelegd. De verkeerskundige resultaten daarvan staan op blz. 99 van de MER. Hierin is ook een niet volledige aanleg van de Bentwoudlaan en de enkele aanleg van de Vredenburglaan onderzocht. De aanpak van de ontwikkeling heeft te maken met de grootte van de ontwikkeling, de beschikbaarheid van middelen en de planning van overige ontwikkelingen in de regio. Infrastructurele projecten hebben in het algemeen vaak grote samenhang met elkaar. Desondanks is het niet altijd mogelijk om deze projecten planologisch en/of fysiek gelijktijdig te realiseren. In MER-onderzoeken wordt de samenhang bewaakt door diverse mogelijke scenario's door te rekenen. In de communicatie naar de omgeving moet ook duidelijk zijn wat de status is van de verschillende tracédelen. Voor de initiatiefnemer is dit een werkwijze die vaker wordt toegepast, onder andere bij N207 Noord.
-----	---	--

3. Bredeweg 90 en 94

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
----	------------------------------	----------

1.	Is het plan voor de aanleg van een groenzone rondom de weg een zoethoudertje voor de bewoners van de wijk Zuidplas of beoogt de gemeente Waddinxveen dit echt?	De Vredenburgzone is 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 leveren aan het toekomstige beheer van de Vredenburgzone.
2.	Wij constateren dat de provincie alleen maar wil praten over de verwerving van grond ten behoeve van de aan te leggen weg. Wij hebben genoemd en aangetoond dat de overblijvende percelen na aanleg van de weg niet meer economisch werkbaar zijn voor de akkerbouw. En bij noodgedwongen schadeloosstelling alleen maar kunnen praten en onderhandelen over het totaal. Nu gemeente Waddinxveen hier anders openlijk en publiekelijk zich hierover uit dan is het mede de reden om over het totaal te praten en alzo het oude plan van landgoederen in wonen/kantorensfeer met rondom groenaanleg hier volledig in op te nemen.	De initiatiefnemer is in gesprek met rechthebbenden binnen het plangebied voor de Vredenburglaan. Indien schade optreedt zal deze volgens de daartoe geldende systematiek gecompenseerd worden. In die systematiek wordt rekening gehouden met omrijshade en verwachtingswaarde. Het beeld dat door reclamant wordt geschetst over landgoederen in wonen/kantorensfeer lezen wij niet terug in de gemeentelijke structuurvisie of andere gemeentelijke beleidstukken.
3.	Het is dan ook logisch voor een ieder overheid, bewoners en andere belanghebbenden om een nieuw bestemmingsplan te maken niet alleen voor de beoogde weg maar tegelijk voor de aanleg en inrichting van de overige aangrenzende percelen.	Het bestemmingsplan Vredenburglaan heeft tot doel het mogelijk maken van de aanleg van de Vredenburglaan. De bestemming van de aangrenzende percelen is thans in lijn met hetgeen in de gemeentelijke structuurvisie staat en er is nu geen aanleiding om daarvoor een nieuwe planologische regeling op te nemen in het bestemmingsplan.

4.	Het lijkt ons raadzaam dat de provincie en gemeente samen in goed overleg treden en conclusie trekken om alleen over verwerving en passende inrichting van het geheel te praten met ondergetekende en belanghebbenden.	Wij onderschrijven het belang van goed overleg en wijzen erop dat het plan voor de Vredenburglaan in samenwerking met de provincie tot stand is gekomen. De inrichting geschiedt op basis van het bij de stukken gevoegde landschapsplan.
5.	Belanghebbenden worden in buurgemeente Zuidplas getroffen met een bestemmingsplanwijziging van mede ook door een door de provincie getroffen wijziging en opheffing van een beoogde aan te leggen weg, zogeheten Rottelaan. Het is daarom raadzaam dat ook deze kwestie in een keer wordt opgelost naar tevredenheid bij belanghebbenden.	Wij hebben dit doorgegeven aan de initiatiefnemer van beide plannen, zijnde provincie Zuid-Holland.

4. Noordeinde 4

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Indiener ziet graag een reactie op de zienswijzen die hij in juli 2015 heeft ingediend op het "Voornemen tot opstellen MER Vredenburglaan, Bentwoudlaan en Verlengde Betwoudlaan".	Voor antwoorden op eerder ingediende zienswijzen verwijzen wij naar de Nota van Antwoord die met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.
2.	Bij effecten thema ruimtelijke kwaliteit ontbreken oplossingen om het oppervlakteverlies van het areaal landbouwgrond te compenseren. Evenmin wordt concreet ingegaan op de verslechterende bereikbaarheid van de landbouwgronden. Welke gevolgen heeft deze variant op de agrarische exploitatie?	Als de realisatie van de nieuwe wegen omrij schade veroorzaakt, dan zal deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.
3.	Bij de landbouwparagraaf onder bereikbaarheid landbouwpercelen Bentwoudlaan ontbreekt hoe wordt omgegaan met de verslechterde bereikbaarheid van de landbouwpercelen ten westen van de Bentwoudlaan. Deze percelen zijn nu bereikbaar vanaf het Noordeinde, maar met uitvoering van het tracé worden ze onbereikbaar. Welke gevolgen heeft deze variant op de agrarische exploitatie?	Aan de westzijde van de Bentwoudlaan komt een parallelweg te liggen. Via deze parallelweg zijn de landbouwpercelen aan de westzijde van de weg ontsloten. Als de realisatie van de Bentwoudlaan omrij schade veroorzaakt, dan zal deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.
4.	Bij het MER wordt geen aandacht geschonken aan de economische gevolgen voor de betrokken bedrijven. Op welke wijze gaat u de economische gevolgen voor de agrarische sector in beeld brengen?	De bedoeling van de m.e.r. regelgeving en dus het opstellen van een MER is om milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Economische gevolgen vallen in dit kader buiten het MER. Bij de besluitvorming door de gemeente wordt dit wel meegenomen.

5. Plasweg 16A

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig voorbereid aangezien een rechtsmiddelenclausule ontbreekt. Het is voor belanghebbenden niet duidelijk aan wie of welke instantie zijn hun zienswijzen kenbaar moeten maken. Gelet hierop kan het bestreden ontwerpbestemmingsplan niet worden vastgesteld.	Met reclamant zijn wij van mening dat in de bekendmaking duidelijker verwoord had kunnen zijn aan wie de zienswijzen gericht hadden moeten worden. Het was ons inziens wel voldoende duidelijk dat deze aan de gemeente gericht hadden moeten worden. In dit geval hebben we ook aan de provincie en de ODMH gevraagd om na te gaan of daar zienswijzen zijn ingekomen die gericht hadden moeten zijn aan de gemeente. Dit is niet het geval geweest. Ten overvloede reclamant heeft tijdig op het juiste adres haar zienswijzen bekend gemaakt.
2.	Op de website van de gemeente Waddinxveen kunnen bijlage 8 en 9 behorende bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan Vredenburglaan niet geraadpleegd worden omdat zij niet op de website staan. Het Ontwerpbestemmingsplan is niet op de juiste wijze voorbereid en kan derhalve niet worden vastgesteld nu niet alle stukken langs elektronische weg beschikbaar zijn gesteld.	Bijlage 8 en 9 waren abusievelijk niet via de gemeentelijke website raadpleegbaar. De bijlagen waren wel raadpleegbaar via de landelijke voorziening: ruimtelijkeplannen.nl. In de publicatie is ook aangegeven waar vragen over dit ontwerpbestemmingsplan –zo ook over het ontbreken van bijlagen– gesteld hadden kunnen worden. Hoewel deze twee bijlagen niet op de gemeentelijke website heeft gestaan, zijn wij van mening dat het plan weldegelijk op de juiste wijze is voorbereid. Ten overvloede wordt opgemerkt dat plaatsing op de gemeentelijke website geen wettelijk vereiste is.

3.	Indieners zijn van mening dat de Vredenburglaan onaanvaardbare geluidshinder met zich mee zal brengen. De geluidsbelasting levert een schending op van art.8 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM). De geluidsbelasting overstijgt namelijk de waarden die de WHO hanteert.	Het EVRM beschermt het milieu niet als zodanig en bevat ook geen expliciet recht op een schone en rustige omgeving. Gedetailleerde milieurechtelijke eisen staan in specifieke milieuregelgeving (Unierecht en nationale regelgeving). Uit het EVRM volgen positieve verplichtingen tot onderzoek voorafgaand aan omgevingsgerelateerde besluitvorming. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden in het kader van de goede ruimtelijke ordening en is derhalve betrokken bij het bestemmingsplan. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in een uitspraak naar aanleiding van een beroep op artikel 8 EVRM aangegeven hoe hier mee om te gaan (ABRvS, 11 maart 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BH5548). Wij zijn dan ook van mening dat geen sprake is van strijd met artikel 8 EVRM.
4.	Los daarvan heeft het college niet, althans onvoldoende, gemotiveerd waarom overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toelaatbaar wordt geacht	Ter bepaling van de mogelijkheid tot het nemen van maatregelen, zoals geluidschermen of stil asfalt is gebruik gemaakt van het Provinciaal Doelmatigheidscriterium (verder DMC) van het Interprovinciaal Overleg (IPO). In het Handboek Ontwerpcriteria Wegen van september 2012 (bladzijde 21) van de provincie Zuid-Holland is aangegeven dat gebruik gemaakt moet worden van het Doelmatigheidscriterium van het IPO. Voor de bepaling van het beschikbare (rekenkundig) budget voor mogelijke maatregelen is gebruik gemaakt van het DMC. Het DMC verdeelt woningen in clusters. De grootte van een cluster wordt mede bepaald door de ligging van de woningen ten opzichte van de weg en elkaar. Vervolgens wordt voor elke woning in een cluster de geluidsbelasting voor en na realisatie van de weg (of reconstructie) ingevoerd. Afhankelijk van het verschil in geluidsbelasting volgt een budget voor het betreffende cluster. Hoe groter het verschil tussen voor en na de realisatie hoe hoger het beschikbare budget per woning en dus per cluster. Een maatregel

		is doelmatig wanneer de kosten van de maatregel passen binnen het budget en wanneer de betreffende maatregel een minimale reductie van 5 dB geeft. In het DMC is een genormaliseerd overzicht opgenomen van de kosten van maatregelen zoals stil asfalt, schermen e.d. Vanuit de Wet geluidhinder kunnen maatregelen alleen achterwegen blijven indien de maatregel onvoldoende doeltreffend is, of stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. De criteria doeltreffendheid en financieel haalbaarheid zijn via het DMC afgewogen. Naast deze afwegingen is door middel van de methode Miedema in het kader van goede ruimtelijke ordening het woon- en leefklimaat in beeld gebracht.
5.	Het toepassen van stiller asfalt heeft geen relevant effect op de geluidsbelasting ter plaatse van Plasweg 16A, Plasweg 39 en Plasweg 41. Het goede woon- en leefklimaat wordt aangetast.	Na het toepassen van stiller asfalt op de Vredenburglaan wordt ter plaatse van de woningen aan de Plasweg 16A, 39 en 41 nog steeds niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder van 48 dB. Het verschil in geluidsbelasting tussen SMA NL 5 en SMA NL 8 G+ bedraagt ten hoogste 1 dB ter plaatse van de woningen. Hieruit kan de conclusie getrokken worden dat het toepassen van SMA NL 8 G+ volgens het doelmatigheidscriterium van de IPO-methodiek niet doelmatig is. Zie ook de toelichting op de IPO-methodiek in reactie 5.4.
6.	Indieners dringen erop aan om gelet op akoestisch onderzoek ODMH 2015161615 rekening te houden met het advies van ODMH door in het bestemmingsplan de verplichting op te nemen dat de Vredenburglaan alleen in gebruik mag worden genomen wanneer voldoende inzichtelijk wordt gemaakt dat de binnenwaarde niet wordt overschreden en dat de eventuele maatregelen aan de gevels zijn uitgevoerd.	Onderzoek naar eventuele gevelmaatregelen is een wettelijke verplichting uit de Wet geluidhinder. Hogere waarden kunnen alleen vastgesteld worden wanneer rekening gehouden wordt met het wettelijke binnenniveau van 33 dB. De initiatiefnemer en gemeente Waddinxveen zullen tijdig het initiatief nemen tot het uitvoeren van onderzoek en het eventueel uitvoeren van maatregelen

7.	De beoogde Vredenburglaan, zoals het Ontwerpbestemmingsplan thans beschrijft, past volgens indieners niet in het landschap ter plaatse van de woningen van indieners. Een bomenrij aan de ene kant van de weg waar ontwikkelingen plaatsvinden is daartoe onvoldoende. Indieners blijven zicht houden op de weg, terwijl een dergelijke weg niet in de landschappelijke omgeving past.	Een belangrijk element uit het landschapsplan voor de weg is de keuze voor een asymmetrisch wegprofiel, met aan één zijde een bomenrij. Het wegprofiel past zich daarmee aan de omgeving en de (toekomstige) ontwikkeling van de omgeving aan: bomen aan de zijde waar ontwikkelingen plaatsvinden en open (en waterrijk) aan de zijde waar beleidsmatig een landschappelijke, recreatieve zone is voorzien met ook ruimte voor eventuele waterbergingsopgaven. Het klopt dat hiermee het zicht op de Vredenburglaan niet weg wordt genomen.
8.	Bovendien is geen rekening gehouden met de omstandigheid dat indieners in de toekomst zullen moeten omrijden via het ontwikkelingsgebied.	Voor fietsverkeer verandert de bereikbaarheid van de woning niet. Autoverkeer in en uit de richting van de Bredeweg rijdt in de toekomst via de rotonde.
9.	Tevens dient bij de landschappelijke inpassing van de weg in ogenschouw worden genomen dat in de berm geen Jacobskruiskruid dient te komen. Jacobskruiskruid is namelijk schadelijk (giftig) voor de gezondheid van paarden, die onder meer ter plaatse van het bedrijf ter plaatse van Plasweg 16A worden gehouden.	Het bestrijden van Jacobskruiskruid hoort niet tot de taken van de provincie of gemeente. Door goed bermbeleid wordt wel zoveel mogelijk voorkomen dat schadelijke planten zich verspreiden. Dit bermbeleid houdt voor ons in dat dit kruid bij een melding met voorrang wordt behandeld en wordt geamoveerd een en ander om verspreiding tegen te gaan en om eventuele vergiftiging te voorkomen. De plaatsen waar Jacobskruiskruid is verwijderd worden ook gemonitord.
10.	Ook dient te worden voorkomen dat paarden, bijvoorbeeld wegens natuurvriendelijke oever toepassing, op de Vredenburglaan kunnen komen. Veeroosters zouden daarbij kunnen helpen en zelfs noodzakelijk zijn.	Het is primair de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de paarden om te zorgen dat de paarden niet op grond van derden casu quo de Vredenburglaan komen.
11.	De aanleg van de Vredenburglaan zal mogelijk ook tot diverse nadelige milieueffecten leiden. Te denken valt bijvoorbeeld aan de toename van stikstofdioxide en fijnstof, hetgeen slecht is voor de luchtkwaliteit en de gezondheid. Een en ander is niet, althans niet naar genoegen van indieners, onderzocht.	Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat de toename van de uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden niet leidt tot overschrijding van de normen. De onderzoeken zijn uitgevoerd op de wettelijk voorgeschreven wijze.

12.	Voorts is bij de analyse van de stikstofdepositie gebruik gemaakt door AERIUS Calculator; het wettelijk voorgeschreven rekeninstrument van de Programmatische Aanpas Stikstof (PAS). Volgens indieners voldoet AERIUS niet aan de daaraan te stellen eisen. Onduidelijk is derhalve of de aanleg van de Vredenburglaan leidt tot stikstofdepositie op Natura2000-gebieden.	Aerius is het enige wettelijk voorgeschreven instrument om de stikstofdepositie te bepalen op Natura 2000-gebieden. Uit de berekening is niet gebleken dat de aanleg en het gebruik van de weg leiden tot een overschrijding.
13.	In het kader van de realisatie van de Vredenburglaan dienen diverse watergangen te worden gedempt. Indieners vrezen voor negatieve gevolgen voor de waterhuishouding. Deze gevolgen zijn niet, althans onvoldoende onderzocht en gemotiveerd.	Het Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de waterhuishouding. De watergangen die moeten worden gedempt voor de aanleg van de Vredenburglaan, zullen worden gecompenseerd volgens de voorschriften die het Hoogheemraadschap daarvoor stelt. Het hoogheemraadschap is bekend met de dempingen en heeft hierover in het kader van het vooroverleg of in de zienswijze geen opmerkingen gemaakt.

6. Bewoners Sterrenlaan (Sterrenlaan 106 namens alle bewoners Sterrenlaan)

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Het tracédeel Beijerincklaan - Plasweg doorsnijdt het open landschap, het landschappelijke karakter van de Zuidplas. Het behoud van de polderstructuur is vanuit vogelvlucht perspectief wellicht logisch, maar de direct omwonenden zouden zich in deze meer geraadpleegd willen zien. De visuele relatie tussen de weg en de omgeving wordt door de direct omwonenden van de Sterrenlaan als niet wenselijk aangemerkt.	In het landschapsplan is zowel rekening gehouden met de polderstructuur vanuit vogelvluchtperspectief als met de beleving op ooghoogte. Hiervoor is een aantal visualisaties gemaakt van de toekomstige situatie op een aantal locaties. Deze zijn zowel overdag als 's nachts. Over de ligging van de Vredenburglaan zijn diverse momenten geweest waarop inhoudelijk gereageerd is en had kunnen worden. Duidelijk is dat de weg een inbreuk maakt op het landschap. De uitdaging is om het landschap en de weg zoveel mogelijk complementair te laten zijn. In het voornoemde landschapsplan is daar invulling aan gegeven.

2.	De geplande kruising Vredenburglaan - Beijerincklaan komt op minder dan 500m van de rotonde Sterrenlaan - Beijerincklaan. De verwachting is dat plaatsen van een kruising met verkeerslichten zo kort na de rotonde een ongelukkige plek is vanwege de doorstroming vanuit de Sterrenlaan. Bewoners voorzien een toename van de overbelasting en meer problemen met de doorstroming en nog meer problemen om de wijk te verlaten.	In opdracht van de initiatiefnemer heeft bureau Goudappel Coffeng in 2015 kruispuntanalyses gemaakt met het verkeersmodel. Op basis van dit onderzoek is het kruispunt zo ontworpen dat het geschikt is om het verkeer dat volgens het verkeersmodel dit kruispunt passeert, goed te verwerken. De opstelvakken bieden voldoende ruimte voor wachtende voertuigen, zodat deze de rotonde met de Sterrenlaan niet zullen blokkeren.
3.	Het verkeer vanuit de richting Waddinxveen Noord en Boskoop zal via de Randweg naar de A12 rijden. Dit zal dan toch ook extra verkeer op de kruising Vredenburglaan - Beijerincklaan geven, waardoor verkeerslichten ook op langer / vaker op rood zullen staan. Ditzelfde geldt voor de toename van het verkeer in omgekeerde richting. Anderzijds zal er tegelijkertijd ook een toename zijn van verkeer rondom de rotonde Sterrenlaan - Beijerincklaan, daar bewoners van de Triangel ook via deze doorgaande route naar de aansluiting met de A12 zullen rijden.	Veel verkeer zonder herkomst of bestemming Waddinxveen kan straks kiezen voor een route om Waddinxveen in plaats van er doorheen. De wegen om Waddinxveen, waar de kruising Vredenburglaan – Beijerincklaan deel van uit zal maken, zijn bedoeld voor dit verkeer en kunnen dit verkeersaanbod veel beter afwikkelen dan de wegen in Waddinxveen. Met de komst van Park Triangel en de afwikkeling van het verkeer van en naar Park Triangel is rekening gehouden.
4.	Toename van de overlast door toename luchtverontreiniging en geluidshinder door remmende en optrekkende auto's.	Voor geluid is dit verwerkt in de modellering door middel van het modelmatig invoeren van een zogenaamde "kruising" Vredenburglaan/Beijerincklaan en een zogenaamde minirotonde bij de kruising Vredenburglaan/Zesde Tochtweg. Door middel van een "kruising" en "minirotonde" wordt een toeslag voor optrekken en afremmen van het verkeer toegepast. Om het effect van remmen en optrekken op de luchtkwaliteit mee te nemen in de berekeningen kan gebruik worden gemaakt van een stagnatiefactor. Bij een stagnatiefactor van nul is er alleen sprake van congestie gedurende kortere periodes, zoals die overal wel eens voorkomt. Pas als er sprake is van meer dan beperkte congestie (meer structurele filevorming) wordt het extra effect hiervan in beeld gebracht met de stagnatiefactor (groter dan nul dus). De beperkte, incidentele congestie zit wel al standaard

		in het verkeersmodel verdisconteerd. In onderhavige situatie zal geen sprake zijn van meer dan beperkte congestie, en is er niet met een stagnatiefactor gerekend.
5.	Extra geluidoverlast bij de kruising Vredenburglaan - Plasweg door de hoogte, voornamelijk door zwaar verkeer.	In de modellering zijn de hoogte verschillen in maaiveld en als gevolg van verhoogde ligging ter plaatse van de Plasweg meegenomen. In de berekeningen is rekening gehouden met het totale verkeersaanbod op de Vredenburglaan in alle perioden van het etmaal (dag-, avond- en nachtperiode). Hierbij is rekening gehouden met lichte motorvoertuigen, middelzware motorvoertuigen en zware motorvoertuigen. Overeenkomstig de voorgeschreven methodiek van de Wet geluidhinder (reken en meetvoorschrift 2012) is uit de deelbijdragen van dag-, avond- en nachtperiode de zogenaamde Lden (day, evening, night) bepaald. De Lden is vervolgens getoetst aan de normstelling uit de Wet geluidhinder.
6.	Nog meer "horizonvervuiling" door het doorkruisen van het open polderlandschap.	Het effect van nieuwe wegen op het landschap is mede in het MER onderzocht. Het landschapsplan zorgt ervoor dat de aan te leggen weg zo goed mogelijk past binnen het polderlandschap.
7.	Optie 1: verplaatsing van het tracé parallel aan, direct ten zuiden / zuidwesten van de G. Van Dort Kroonweg.	Bij de tracékeuze is de locatie van de aansluiting op de parallelstructuur A12 een gegeven, omdat deze al aangelegd is. Een zuidelijker ligging van de Vredenburglaan zou dan voor een bochtig tracé zorgen. Dit is verkeerstechnisch niet gewenst en verstoort de structuur van het landschap nog meer. Daarnaast zou dit tracé dichterbij bestaande woningen komen. Gezien deze nadelen zien wij onvoldoende aanleiding het tracé gedetailleerd te onderzoeken.

8.	Optie 2: verplaatsing van het tracé parallel aan, direct ten noorden / noordoosten van de G. Van Dort Kroonweg.	Bij de tracékeuze is de locatie van de aansluiting op de parallelstructuur A12 een gegeven, omdat deze al aangelegd is. Een zuidelijker ligging van de Vredenburglaan zou dan voor een bochtig tracé zorgen. Dit is verkeerstechnisch niet gewenst en verstoort de structuur van het landschap nog meer. Daarnaast zou dit tracé dichterbij bestaande woningen komen. Gezien deze nadelen zien wij onvoldoende aanleiding het tracé gedetailleerd te onderzoeken.
9.	Optie 3: Het huidige uitzicht vanaf de Sterrenlaan op het kleine stukje open polderlandschap heeft absoluut de voorkeur, maar als betekent dat het tracé Vredenburglaan toch ten noorden / noordoosten van de G. Van Dort van Kroonweg komt dan willen wij als bewoners mitigerende maatregelen om de hiermee gepaard gaande overlast (m.b.t. geluid, stof, uitstoot en uitzicht) tot een minimum te beperken.	Mitigerende maatregelen worden genomen voor zover deze wettelijk verplicht zijn. Vanwege de financiële haalbaarheid kiest initiatiefnemer ervoor om geen, althans weinig, bovenwettelijke maatregelen te nemen. De gemeente zet wel in op de realisatie van de Vredenburgzone.
10.	Op de Gemeentepagina in week 34 staat een mededeling dat er op 23 augustus een informatieavond is betreffende de Verlengde Bentwoudlaan en verbetermaatregelen Hazerswoude-Dorp. Er wordt in deze zelfde rubriek geen melding gemaakt van de inloopavond van 29 augustus betreffende het ontwerpbestemmingsplan Vredenburglaan. Waarom niet?	De inloopavond voor de Vredenburglaan is op een ander moment, week 28, aangekondigd. Ook is in de brief aan de indieners van zienswijzen aangegeven wanneer de inloopavond was. Er is voor dit plan evenals voor andere plannen gekozen om het eenmalig aan te kondigen.
11.	Vanuit vogelvlucht perspectief is het voorkeurstracé wellicht de meest logische en vast ook de meest goedkope, want kortste oplossing. Zoals hierboven beschreven in optie 2 is dit in meerdere opzichten niet de meest logische. Wij verzoeken u vriendelijk om in heroverweging te nemen om de Vredenburglaan dichterbij de kassen aan te plannen.	Bij de tracékeuze is de locatie van de aansluiting op de parallelstructuur A12 een gegeven, omdat deze al aangelegd is. Een zuidelijker ligging van de Vredenburglaan zou dan voor een bochtig tracé zorgen. Dit is verkeerstechnisch niet gewenst en verstoort de structuur van het landschap nog meer. Daarnaast zou dit tracé dichterbij bestaande woningen komen. Gezien deze nadelen zien wij onvoldoende aanleiding dit tracé gedetailleerd te onderzoeken.

12.	In de toelichting op het collegevoorstel valt te lezen dat er geluidsreducerend asfalt gebruikt zal gaan worden. Alleen lijkt het mooier dan waarschijnlijk de praktijk zal uitwijzen. Kenmerken voor dit asfalt: • enige geluidreductie: SMA-NL5 zou een geluidsreductie van 1,5 dB opleveren, dit is de uitkomst van een steekproef van 10 wegvakken waar 80 km/u gereden mag worden, waarbij de bezetting 90,5% personenwagens, 7% middelzwaar verkeer en 2,5% zwaar verkeer was. • Houdbaarheid van geluidsreducerend asfalt is beperkt, in het begin is de reductie maximaal, maar na 3 jaar nog minder dan de helft: een langzame verslechtering en voordat het wegdek aan vervanging toe is is de reductie te verwaarlozen. Wordt hier de werkelijkheid niet te mooi voorgespiegeld?	In het model van de Vredenburgghlaan is de verdeling als volgt: • Lichte motorvoertuigen 85,8 %; • Middelzware motorvoertuigen 8,26 %; • Zware motorvoertuigen 5,96 %. De bovenstaande verdeling is toegepast in de berekeningen, geheel overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift 2012. Stiller asfalt heeft meer effect op de geluidsniveaus van zwaar verkeer. Door de provincie Zuid-Holland zal op de Vredenburgghlaan SMA NL 05 worden toegepast. SMA NL 05 is een stiller soort asfalt dan referentie asfalt (DAB). De eigenschappen zijn verder vergelijkbaar met referentieasfalt. Het toepassen van echt stil asfalt, dat wel gevoelig is voor veroudering, is voor de Vredenburgghlaan niet doelmatig conform met doelmatigheidscriterium van het IPO. Zie ook de toelichting op de IPO-methodiek in reactie 5.4.
13.	Zullen er metingen worden verricht? Nu? Net na openstelling van de weg? Zal de invloed van het geluid voor langere tijd gemonitord worden, dus ook enige jaren na de aanleg?	Het uitvoeren van geluidsmetingen aan wegverkeerslawaaï ter bepaling van de geluidsbelasting is zo goed als niet mogelijk in verband met weersomstandigheden, verkeersstromen en eventueel stoorgeluid. Over het algemeen worden er berekeningen uitgevoerd ter controle van de geluidsbelasting. De basis van de berekeningen zijn tellingen van het daadwerkelijke aantal voertuigen. In de toekomst, na de invoering van de zogenaamde Omgevingswet, zal de provincie Zuid-Holland, als wegbeheerder, aan de hand van tellingen en berekeningen regelmatig inzichtelijk moeten maken of aan de geldende normstelling (nog in te voeren Geluid Productie Plafonds) wordt voldaan. De huidige wetgeving kent deze verplichting al voor Rijkswegen, waarvoor dit wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat.

14.	Waarom is de aanpassing aan de omgeving en een continu wegbeeld zwaarder wegend dan de argumenten van bewoners van de Sterrenlaan voor een natuurlijke afscheiding om de weg zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken, maar vooral de wens om de met de weg gepaard gaande overlast tot een minimum te beperken?	Dit heeft te maken met de kosten voor de initiatiefnemer. Dat betekent dat deze voldoet aan de wettelijke normen en dat geen, althans weinig, bovenwettelijke maatregelen worden genomen. De hinder die met de weg gepaard gaat, is beschreven en berekend in het bestemmingsplan. De wijzigingen in hinder (op sommige plaatsen wordt het minder op andere plaatsen wordt het beter) wordt door ons aanvaard. De totale hoeveelheid hinder door verkeer in Waddinxveen neemt af.
15.	Er is een recreatieve zone voorzien. Deze maakt geen deel uit van het huidig ontwerpbestemmingsplan. Wethouder de Jong gaf tijdens de inloopavond van 29 augustus aan dat dit een wens is van de huidige gemeenteraad, maar dat hiervoor alle procedures nog opgestart moeten worden en dat zal niet meer voor de aanstaande gemeenteraadsverkiezingen van 21 maart 2018 zijn. Een nieuwe gemeenteraad kan andere keuzes maken. Hoe zeker is de aanleg van de Vredenburgzone? En op welke termijn?	De aanleg van de Vredenburgzone is onvoldoende zeker om hiervoor een bestemmingsplan op te starten. Het is een langjarige beleidswens van gemeente Waddinxveen. De beleidswens blijkt onder meer uit de structuurvisie Waddinxveen 2030. In de gemeentelijke begrotingen zijn nu gelden om plannen op te zetten casu quo verder te brengen. Over de mate van zekerheid en daarmee de termijn kan hier geen uitspraak gedaan worden. Uiteraard is het zo dat een nieuwe gemeenteraad andere keuze kan maken dat is inherent aan het systeem. Ten overvloede merken wij op dat de Vredenburgzone geen voorwaarde voor de inpassing van de weg is.
16.	Tegen open, maar vooral waterrijk. Weet u dat water geluid verder draagt?	Het is bekend dat geluid op water draagt. Dit effect zit in het geluidsmodel dat geluidsbelasting berekent. In de modellering van de Vredenburglaan zijn alle zogenaamde hard-zacht overgangen ingevoerd zoals grasvelden, waterpartijen en de weg zelf.

17.	Bomen, indien geplaatst tussen de Vredenburglaan en de Sterrenlaan, kunnen in elk geval enige reductie van geluid en stof geven, waarbij het effect ter hoogte van de stam en in de herfst en winter, als de bomen hun blad verliezen, geringer zal zijn, waarmee opnieuw de wens voor een natuurlijke afscheiding in de vorm van een natuurlijke aarden groene wal naar voren komt. Een extra argument voor de natuurlijke wal is dat het jaren duurt voordat planten, bomen en struiken een dusdanige vorm hebben aangenomen dat ze structureel bijdragen aan weren van de geluidshinder.	In het geluidsmodel is ervanuit gegaan dat dat het geluidsreducerend effect van beplanting nihil is. Geluidstechnisch heeft een rij bomen geen hoorbaar effect. Vanuit het akoestisch onderzoek is er geen aanleiding om extra maatregelen te treffen.
18.	Uit een publicatie over geluidhinder wetgeving van de Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) blijkt: Geluidsschermen van 1,5 meter hoog op korte afstand van de weg kan een geluidreductie worden verwacht van ten hoogste 5 dB(A). Verdubbeling van de schermhoogte tot 3 meter boven het wegdek resulteert in een vermindering van 5-10 dB(A). Met een 6 meter hoog scherm kan de geluidbelasting met maximaal 15 dB(A) worden teruggebracht. Deze publicatie versterkt de wens om een natuurlijke wal.	Uit de geluidsberekeningen blijkt dat geluidsschermen niet doelmatig zijn. Wij zijn bekend met de mogelijkheden van geluidsschermen. Aanvullend wordt verwezen naar de reactie onder 5.4.
19.	In de toelichting op het collegevoorstel (B&W/16/03670) valt eveneens te lezen dat de gemeenteraad structureel €100.000,- per jaar beschikbaar heeft gesteld voor groen, onder andere om een bijdrage te leveren aan de toekomstige invulling en beheer van de Vredenburgzone. Impliceert "onder andere" dat het beschikbaar gestelde bedrag ook voor andere groendoeleinden gebruikt zou kunnen gaan worden?	Dat is juist. Het bedrag dat de gemeenteraad beschikbaar heeft gesteld is niet enkel aan de Vredenburglaan gehangen.
20.	Wat kan er met €100.000,- gedaan worden? Voor onderhoud misschien een waardevol bedrag, geldt dat ook voor de aanleg? Wat heeft bijvoorbeeld de aanleg van het park in de Triangel gekost?	Hoe deze € 100.000,- aangewend wordt, moet nog uitgewerkt worden. De aanleg van het park in Park Triangel is niet vergelijkbaar met hetgeen in de Vredenburgzone is voorzien..

21.	Betekent dit dat zowel de €100.000,- als de Vredenburgzone eigenlijk zoethoudertjes zijn?	De Vredenburgzone is een langjarige beleidswens van gemeente Waddinxveen. De beleidswens blijkt onder meer uit de structuurvisie Waddinxveen 2030. In de gemeentelijke begrotingen zijn nu gelden om plannen op te zetten casu quo verder te brengen. Beide aspecten geld en Vredenburgzone komen dus voort uit beleid.
22.	Dan is er nog het probleem van de luchtvervuiling in de vorm van stikstofoxiden en fijnstof. De luchtkwaliteit zal met de komst van de Vredenburglaan zeker niet verbeteren. Dit heeft effect op een grote groep bewoners. Zeker in combinatie met de wind die de meeste tijd uit het westen of zuidwesten waait is en blijft dit een groot punt van zorg. Ook hier zouden metingen vergelijkbaar met de eerder genoemde metingen gewenst zijn om te volgen wat de invloeden nu en gedurende langere periode zijn.	De extra uitstoot is berekend met behulp van een softwareprogramma Geomilieu voor luchtkwaliteitsberekeningen. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit zijn de standaardrekenmethoden vastgelegd waarmee de gevolgen van ruimtelijke plannen voor de luchtkwaliteit worden berekend. De gevolgde methode Stack valt hieronder. Het softwareprogramma houdt rekening met meteorologische condities. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat wordt voldaan aan de gestelde grenswaarden.
23.	Provincie en gemeente lijken haast te willen maken met de aanleg van de Vredenburglaan. De Vredenburglaan heeft zonder Bentwoudlaan geen nut. Alleen voor het argument dat de Glasporel+ dan een snelle verbinding heeft met de A12. Is dit niet een bijzonder dure oplossing? Als ander argument wordt de financiering genoemd. Waarom zou geld dat gereserveerd is voor de aanleg van de Vredenburglaan niet tijdelijk geparkeerd kunnen worden?	In 2015 is met het uitvoeringsbesluit een keuze gemaakt voor de gefaseerde aanleg van de Vredenburglaan en Bentwoudlaan. Dit mede vanwege de ontwikkeling van de Glasporel+ en een betere benutting van de parallelstructuur A12 en Moordrechtboog. De aanleg van de Vredenburglaan heeft meer effect als de Bentwoudlaan ook wordt aangelegd. Ook hier heeft de initiatiefnemer een uitvoeringsbesluit genomen.
24.	Voor de Verlengde Bentwoudlaan is nog geen uitvoeringsbesluit genomen, maar wel als voorkeursalternatief vastgesteld. Is het niet logischer om alle betrokkenen een volledig beeld van de impact van de weg te geven door in de onderzoeken voor het ontwerpbestemmingsplan niet slechts te rekenen met de uitgangssituatie Vredenburglaan en Bentwoudlaan?	In het verkeersonderzoek in de MER zijn verschillende faseringsvarianten doorgerekend. Hierdoor wordt een volledig beeld gegeven van de impact van de weg zowel in de eindsituatie als in de tussenliggende fasen. Het voorkeursalternatief heeft het meest oplossend vermogen. In zowel het gemeentelijk als het provinciaal beleid is de Verlengde Bentwoudlaan opgenomen. De Vredenburglaan kent de grootste hoeveelheid verkeer als de Verlengde Bentwoudlaan is aangelegd (worst case) en daarom is daarmee gerekend.

25.	Op blz 52 van de MER Vredenburglaan - Bentwoudlaan - Verlengde Beethovenlaan staat dat het vrachtverkeer toeneemt. Wanneer de aanleg van de Vredenburglaan verlichting moet aanbrengen in deze groei van het vrachtverkeer, dan is het vreemd dat er geen verwachting uitgesproken wordt van het vrachtverkeer dat de Vredenburglaan te verwerken zal krijgen.	Het aangehaalde tekstdeel uit de MER beschrijft de referentiesituatie. Dit is een combinatie van de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen (tot 2030). In de referentiesituatie komt de Vredenburglaan niet voor. De verwachte vrachtautointensiteit op de nieuwe infrastructuur is opgenomen in het Verkeersrapport Vredenburglaan - Bentwoudlaan – Verlengde Beethovenlaan van Goudappel-Coffeng, dd. 17 februari 2016, kenmerk CGT079/Prt/0371.07 op pagina 29.
-----	--	---

7. Sterrenlaan 122 (aanvulling op collectieve reactie)

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Volgens de gemeente is "Wonen in de polder met alle voorzieningen dichtbij" een belangrijk koop- en verkoopargument voor woningen in 't Suyt. Dit geldt ook voor de Sterrenlaan. De huizen aan de Sterrenlaan worden minder waard door de aanleg van de Vredenburglaan.	Het zou kunnen zijn dat de waarde van woningen aan de Sterrenlaan wijzigt als gevolg van omliggende ontwikkelingen. Indien er planologisch nadeel is dan kan er binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van de maatregel een verzoek om planschade ingediend worden.
2.	De rotonde Sterrenlaan – Beijerincklaan is regelmatig overbelast. Wanneer nog niet het hele tracé is aangelegd zal de rotonde Sterrenlaan – Beijerincklaan nog extra belast worden terwijl al wel een flessenhals is gecreëerd bij de kruising Sterrenlaan - Vredenburglaan.	Dat de rotonde Sterrenlaan – Beijerincklaan overbelast zou zijn wordt niet herkend. De kruising Beijerincklaan – Vredenburglaan heeft voldoende capaciteit om te voorkomen dat dit een flessenhals wordt.
3.	Aangezien verschillende wettelijke grenswaarden meerdere keren per jaar overschreden worden, is het continue meten van deze grenswaarden onontbeerlijk. De meetgegevens dienen op een voor de inwoners toegankelijke manier te worden ontsloten.	Uit de onderzoeken in het MER blijkt dat de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit niet worden overschreden. Voor de woningen waarvoor de voorkeursgrenswaarde voor geluid wordt overschreden is een verzoek gedaan tot aanpassing hogere grenswaarde. Bij deze woningen zal akoestisch onderzoek worden uitgevoerd.

8. Sterrenlaan 78

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
----	------------------------------	----------

1.	De Vredenburglaan heeft binnen het huidige fijnmazige netwerk rondom Waddinxveen geen meerwaarde. Om in Boskoop te komen volstaat de N207. Het woningbouwprogramma van de Zuidplaspolder waarop de Vredenburglaan is gebaseerd is fors teruggebracht. Nut en noodzaak blijken ook niet uit de planeffecten in het MER. Uit de provinciale herijkingsstudie van 2013 is al gebleken dat een route ten westen van de Vredenburglaan al niet meer nodig is.	In oktober 2013 is een herijkingsstudie Zuidplaspolder uitgevoerd ten gevolge van veranderde economische omstandigheden. De beoogde groei werd op veel plaatsen bijgesteld of pas voor de lange termijn voorzien. Op basis van bijgestelde groeiprognozes zijn nieuwe modelberekeningen voor de infrastructuur uitgevoerd. Uit de herijkingsstudie kwam naar voren dat de reeds in uitvoering dan wel voorbereiding zijnde projecten Moordrechtboog, parallelstructuur A12 en Vredenburglaan-Bentwoudlaan (het tracé tussen Verlengde Beethovenlaan en Vredenburglaan) noodzakelijk blijven. Ten overvloede nieuwbouwontwikkelingen in de Zuidplaspolder zijn uitgesteld, maar niet afgesteld.
2.	Het is evident dat de Vredenburglaan bijdraagt aan horizonvervuiling. Een nog open gebied wat je zou moeten koesteren wordt doorkliefd. We zien het gebied al snel dichtslibben, dit is nadelig voor de beeldkwaliteit. De ruimtelijke kwaliteit wordt niet beschermd. Een paar rijen bomen zullen de landschappelijke inpassing niet redden.	De Vredenburglaan maakt inbreuk op het landschap. De uitdaging is om het landschap en de weg zoveel mogelijk complementair te laten zijn. In het landschapsplan is daar invulling aan gegeven.
3.	De randweg creëert een onwenselijke situatie voor plant, dier en mens doordat er 24 uur per dag doorgaand verkeer is. Blootstelling aan uitlaatgassen verhoogt de kans op bronchitis en astma. Het MER levert geen overtuigend bewijs dat deze effecten pareert. De in januari 2017 verscherpte regels voor de Programmatische Aanpak Stikstof zijn in het bestemmingsplan niet beschreven.	Op 1 januari 2017 is de Natuurbeschermingswet uit 1998 (met de daarbij behorende Programmatische Aanpak Stikstof (PAS)) overgegaan in de Wet natuurbescherming. Er is geen sprake van verscherpte regels.

4.	De ligging van de Vredenburglaan is veel dichters op de Sterrenlaan dan in eerdere plannen, visies en verwachtingen zoals de PlanMER Zuidplas Regionale Infrastructuur (2009), voorontwerpbestemmingsplan Zuidplas Noord (2008). Verzocht wordt om een projectie dieper in het gebied.	Het klopt dat het tracé van de Vredenburglaan in het genoemde planMER van 2009 wat verder van de Sterrenlaan was geprojecteerd. Echter, met de uitwerking en aanleg van de parallelstructuur is de aansluiting op de toekomstige Vredenburglaan in noordoostelijke richting verschoven. Hiermee is de Vredenburglaan als geheel in noordoostelijke richting opgeschoven en komt wat minder ver van de Sterrenlaan te liggen. Een zuidelijker ligging van de Vredenburglaan zou voor een tracé zorgen dat verkeerstechnisch niet gewenst is of dat de structuur van het landschap nog meer verstoort. Daarnaast zou dit tracé dichters bij bestaande woningen komen.
5.	De Vredenburglaan zal ongewenst sluipverkeer aantrekken. De bestaande Zuidelijk Rondweg wordt nu al als sluiproute gebruikt en dit zal met de Vredenburglaan alleen maar meer worden. Beperken van de snelheid op de Vredenburglaan tot 50 km/uur beperkt de overlast en vergroot de veiligheid.	De Vredenburglaan is een gebiedsontsluitingsweg. Deze hebben standaard een maximum snelheid van 80 km/h. Dit is conform het Handboek Ontwerpcriteria Wegen van de provincie Zuid-Holland. Het verlagen van de maximum snelheid vermindert de doorstroming, waardoor een deel van het verkeer een alternatieve route zal kiezen. De Vredenburglaan is dan minder doelmatig. Uit de verkeerscijfers blijkt dat de Zuidelijke Rondweg in alle varianten minder verkeer te verwerken krijgt.
6.	Een structurele inbreng van belanghebbende bewoners is niet tot stand gekomen. Er is onvoldoende rekening gehouden met de kennis van bewoners. Aanwonenden zijn niet rechtstreeks uitgenodigd. Een plan met deze impact vraagt om een intensievere vorm van participatie.	Wij hebben een voorontwerpbestemmingsplan met inloopavond en bij het ontwerpbestemmingsplan ook een inloopavond georganiseerd. Dit om kennis van inwoners op te halen en te betrekken bij de besluitvorming. Ook de initiatiefnemer heeft gesprekken gevoerd met omwonenden en belanghebbenden in de ontwerpfase van het plan. De wijze van inbreng door belanghebbenden is voor dit deel door de initiatiefnemer vormgegeven. De suggestie van reclamant is nogmaals aan initiatiefnemer doorgegeven.

7.	De Vredenburglaan doorkruist volgens de landschapsvisie drie lijnen van redelijk hoge waarde en draagt bij aan de verrommeling van de cultuurhistorie van het gebied.	Met het gekozen tracé en in het landschapsplan is rekening gehouden met de polderstructuur. De Vredenburglaan, volgt de oorspronkelijke verkavelingsrichting.
8.	In het bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 8 kennis gegeven van de economische uitvoerbaarheid in algemene zin en de wijze waarop kosten worden verhaald op de initiatiefnemer. Uit deze passage is echter niet op te maken in welke mate de economische uitvoerbaarheid verzekerd is. Gelet op de nabije projectie van de weg ligt een planschade risico analyse in de rede om de economische/financiële haalbaarheid af te wegen.	De Vredenburglaan wordt voor rekening en risico door de initiatiefnemer, provincie Zuid-Holland, gerealiseerd. Er is hieromtrent een planschadeovereenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente gesloten. De provincie heeft een raming gemaakt van de projectkosten. Hierin is rekening gehouden met te compenseren planschade. De initiatiefnemer is een draagkrachtige partij.

9. Bewoners 't Suyt

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Wij vrezen voor de aanzuigende werking die dit zal gaan hebben op het verkeer op de Plasweg. De studie omtrent de verkeerseffecten geeft ons gezien sommige onverklaarbare uitkomsten (bijvoorbeeld de verkeerstoename op de Zesde Tochtweg richting Moerkapelle) nu niet bepaald het gevoel dat de gepresenteerde cijfers voor de Plasweg echt betrouwbaar zijn.	In de rapportage van de ODMH is voor de toekomstige situatie, zoals wettelijk voorgeschreven, tien jaar na aanleg van de Vredenburglaan inzichtelijk gemaakt. De verkeersintensiteiten op de Zesde Tochtweg nemen ten opzichte van de huidige situatie sterk toe als gevolg van de ontwikkeling van Glaspapel.
2.	Wij verzoeken u dan ook aanvullende verkeersremmende maatregelen te nemen om de Plasweg werkelijk verkeersluw te maken en te houden, passend bij de huidige bestemming van deze weg, zijnde een erftoegangsweg en niet de ontsluitingsweg die het nu in de praktijk is.	De Plasweg is ingericht als een erftoegangsweg en kent de verkeersintensiteiten die bij dit type weg hoort. Verkeersremmende maatregelen zoals drempels en plateau's zijn passend bij dit type weg. Er is nu geen aanleiding om verdere maatregelen te treffen. Door de knip in de Plasweg ter hoogte van de Vredenburglaan wordt de weerstand groter en wordt de Plasweg minder aantrekkelijk voor verkeer.

10. Zesde Tochtweg 6A

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	De Nota van antwoord lijkt niet primair in te gaan op de gevreesde verslechtering van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers die na realisatie van de plannen vanaf de Zesde Tochtweg de Vredenburglaan / Bentwoudlaan naast de rotonde moeten oversteken, maar spreekt over de dimensionering van de Vredenburglaan en de rotonde daarin in het licht van verkeersintensiteiten. Er wordt aangevoerd dat dit type rotonde in de provincie veelvuldig is gerealiseerd. In voorliggend kader ontbreekt relevante informatie over aantal en gevolgen van verkeersconflicten tussen fiets- en wegverkeer op dergelijke infrastructuur echter.	Het ontwerp van de rotonde is volgens het Handboek Ontwerpcriteria Wegen 4.0 van de provincie Zuid-Holland. Deze is onder andere gebaseerd op publicatie "CROW publicatie 126a Fietsoversteken op rotondes". De fietsoversteek op deze rotonde is volgens het genoemde handboek veilig.
2.	Er is op de tekeningen die deel uitmaken van het ontwerpbestemmingsplan sprake van een onbeveiligde oversteeksituatie. Daarbij wordt niet onderbouwd waarom het bijvoorbeeld niet mogelijk zou zijn de oversteek te beveiligen door een oversteek-voorrangsregeling voor fietsers, of met oversteek-"on demand"-verkeerslichten voor fietsers en voetgangers. In het verleden is ambtelijk gemeld dat dergelijke voorzieningen ongewenst zouden zijn omdat deze de doorstroomsnelheid van het wegverkeer op de Vredenburglaan zouden hinderen.	Een fietsoversteek met verkeerslichten is op deze locatie niet nodig volgens het voornoemde Handboek Ontwerpcriteria. Als op deze locatie toch een verkeerslicht zou worden toegepast, dan zou dit de doorstroming van het verkeer onnodig belemmeren.
3.	Het is niet duidelijk waarom het argument van doorstroming kennelijk niet een rol heeft gespeeld bij de voorgenomen vaststelling van snelheidslimitering tot 50 km/h elders op het wegtracé en waarom een snelheidsbeperking voor motorvoertuigen op de aanrijdgedeelten van de Vredenburglaan-Bentwoudlaan naar en op de rotonde niet acceptabel en mogelijk zou zijn.	De snelheidsbeperking ter hoogte van de kruising Vredenburglaan – Beijerincklaan is mogelijk en wenselijk, omdat hier een verkeerslicht wordt geplaatst. Voor de kruising, gezien vanaf de rijksweg A12, komt een zogenaamde koude kruising. Via deze kruising kan verkeer op de Tweede Bloksweg de Vredenburglaan oversteken. Ter plaatse van de rotonde net ten westen van de Plasweg zal het verkeer automatisch de snelheid reduceren om veilig over de rotonde te kunnen. Dit is in de modellering verwerkt door het invoeren van een zogenaamde "minirotonde". In de berekeningen van de geluidsbelasting is geen rekening gehouden met deze snelheidsvermindering (worst-case).

4.	Ik dring aan op de realisatie van een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers op deze locatie. Bij een uitvoering zoals bijvoorbeeld is gerealiseerd bij de fiets/voetpad onderdoorgang van het Zwetpad onder de N206 tussen Stompwijk en Zoeterwoude is het niet of nauwelijks noodzakelijk het weglichaam van de Vredenburglaan- Bentwoudlaan omhoog te brengen. Er zijn mij geen berichten over een sociaal onveilige situatie van deze ondertunneling bekend.	Het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers is op deze locatie niet nodig voor de verkeersveiligheid. De verkeerssituatie bij de kruising met de Zesde Tochtweg verschilt met de genoemde situatie bij het Zwetpad, onder andere vanwege de geplande aanwezigheid van de rotonde ter hoogte van de Zesde Tochtweg.
5.	Het College antwoordt verder dat fietsers en voetgangers vanaf de Zesde Tochtweg door een omweg via het Glaspareelgebied en de Plasweg de Vredenburglaan veilig ongelijkvloers kunnen kruisen. Er is echter op dit moment nog geen zekerheid over ligging en dimensionering van de wegenstructuur in het Glaspareelgebied waarmee, bijvoorbeeld gelet op het daar te verwachten in hoge mate bedrijfsmatige vrachtverkeer, niet zeker is of de toekomstige wegenstructuur op de Glaspareel inderdaad een verkeersveilige routing is voor bijvoorbeeld het jeugdige fietsverkeer dat via en vanaf de Zesde Tochtweg op weg is naar en van hun scholen in Waddinxveen.	De route via het Glaspareelgebied is een aanvulling op de gelijkvloerse oversteek bij de rotonde Vredenburglaan. De wegenstructuur in Glaspareel+ is nog niet aangelegd. Wel staat al vast dat de interne wegen op Glaspareel+ zullen worden ingericht als erfontsluitingsweg. Volgens de richtlijnen die daarvoor gelden wordt menging van verschillende verkeersoorten (ondermeer auto en fiets) voorstaan.
6.	Het antwoord bevestigt mijn vrees dat er sprake zal zijn van aanzienlijke toename van geluidbelasting op een aantal woningen langs de Zesde Tochtweg. Maar in plaats van dat er navolgbaar is gezocht naar mogelijkheden om de toename van geluidbelasting op bij voorbeeld de gevels van huisnr. 7 te beperken of te mitigeren constateert men dat de wettelijk toelaatbare geluidbelasting ter plaatse verhoogd moet worden. De omstandigheid dat er daarmee vergeleken met de huidige situatie of de toekomstige referentiesituatie sprake zal zijn van een forse toename in optredende en toegelaten geluidbelasting en ervaren hinder is kennelijk niet meegewogen.	Met behulp van geluidscontouren rondom de geplande weg is berekend hoe groot de toename is van de geluidbelasting op alle omliggende woningen. In de rapportage van de ODMH "Akoestisch onderzoek t.b.v. BP Vredenburglaan te Waddinxveen" d.d. 18 april 2017 (ref. 2005161915) is in tabel 13 op bladzijde 29 het effect van de aanleg van de Vredenburglaan (inclusief verandering van de Zesde Tochtweg) inzichtelijk gemaakt. Uit de tabel blijkt dat ter plaatse van de woningen aan de Zesde Tochtweg 6A en 7 het woon- en leefklimaat zal verslechteren. Eerder is in dezelfde rapportage aangegeven dat maatregelen ter reductie van de geluidbelasting niet doelmatig zijn.

7.	Inzichtelijke informatie over de locatie-specifieke situatie ter plaatse van mijn woonhuis en nabij gelegen woonbestemmingen ontbreekt nog steeds. Waar in het MER en onderliggende bijlagen gesproken wordt over luchtkwaliteit en schadelijke stoffen lijkt bij inputgegevens en uitkomsten vooral uitgegaan te worden van over een groot deel van Waddinxveen "over all" gemiddelde waarden. Deze zijn ongeschikt voor een beoordeling en afweging van de situatie per plaatse van onder andere mijn woning.	In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 zijn regels voor het berekenen van concentraties van luchtverontreinigende stoffen opgenomen. De luchtkwaliteit langs wegen wordt volgens de Regeling op een representatief punt, op een afstand van maximaal 10 meter vanaf de rand van de weg beoordeeld. In het luchtkwaliteitsonderzoek is op deze wijze de concentraties berekend. Op basis van het onderzoek naar de luchtkwaliteit kan gesteld worden dat voldaan wordt aan de grenswaarden. Daarmee kan ook worden geconcludeerd dat –ondanks dat het geen wettelijk beoordelingspunt is- ter plaatse van de woning Zesde Tochtweg 6A wordt voldaan aan de grenswaarden.
8.	In dit antwoord wordt onder meer indirect verwezen naar een op advies van de MER commissie in opdracht van de Gemeente Waddinxveen recent door de Omgevingsdienst Midden Holland opgesteld akoestisch onderzoek. Voor wat betreft de daarin aangetroffen nadere informatie over de geluidssituatie per plaatse van mijn woning en het woonhuis op nr 7 van de Zesde Tochtweg is sprake van onduidelijkheid en onvolledigheid mede door ongewenste vermenging met en beïnvloeding van technische berekeningsuitkomsten door op al dan niet formeel vastgesteld beleid gerelateerde beschouwingen en keuzes.	Als eerste stap is de geluidsbelasting tien jaar na aanleg van de Vredenburglaan vergeleken met de geluidsbelasting een jaar voor aanleg van de Vredenburglaan. Dit is de check of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er is sprake van een reconstructie wanneer de geluidsbelasting als gevolg van de aanleg van de Vredenburglaan (en de daaruit voortvloeiende wijziging van de Zesde Tochtweg) 1,5 dB of meer toeneemt. Ter plaatse van de woning Zesde Tochtweg 7 is de toename 1,79 dB (dus reconstructie) en ter plaatse van de woning Zesde Tochtweg 6A is de toename 1,29 dB (dus geen reconstructie). Wanneer er geen sprake is van een reconstructie is geen wettelijke verplichting tot verder onderzoek. Wanneer wel sprake is van een reconstructie is maatregelenonderzoek verplicht. Dit wordt uitgevoerd aan de hand van het doelmatigheidscriterium uit de IPO-methodiek. Zie ook de toelichting op de IPO-methodiek in reactie 5.4.

9.	Ik ben daarbij van mening dat het geluidsrapport voor wat betreft de situatie ter plaatse van de woningen aan de Zesde Tochtweg het voorliggende bestemmingsplan onvoldoende onderbouwt. Zo is het betwifelbaar of het aangenomen verkeersbeeld op de Zesde Tochtweg in de autonome situatie waarbij de Vredenburglaan niet wordt aangelegd (peiljaar 2028) in realiteit wel past op de aanwezige dimensionering van de weg.	De geluidsrapporten zijn opgemaakt aan de hand van de verkeersgegevens. Die zijn voor dit project verrijkt op basis van het verkeersmodel. Hieruit volgt onder meer dat er een toename van verkeer is op de Zesde Tochtweg. De Zesde Tochtweg is een smalle erftoegangsweg en het aantal motorvoertuigen dat hier komt, past bij dit type weg, zowel in de situatie van autonome groei als in de situatie van aanleg Vredenburglaan. Wel zal de Zesde Tochtweg mede vanwege de Vredenburglaan voor wat betreft de verkeersbelasting gemonitord worden.
10.	Zo ontbreekt er informatie in hoeverre de gehanteerde aftrek ex art 3.4 Reken- en Meetvoorschrift 2012 hier reëel is te achten gelet op het relatief hoge percentage (zwaar) vrachtverkeer dat gebruik zal maken van de rotonde aansluiting Zesde Tochtweg en Vredenburglaan alsmede zulk verkeer dat op de Vredenburglaan-Verlengde Bentwoudlaan zal rijden.	De aftrek is alleen afhankelijk van de rijsnelheid van de voertuigen en niet van het type voertuig.
11.	Zo wordt gerefereerd aan een "doelmatigheidscriterium" dat in opdracht van het IPO is opgesteld maar niet door de provincie Zuid-Holland is vastgesteld. Op grond van welke overwegingen in dit geval het doelmatigheidscriterium desondanks zou moeten worden gezien als "een objectieve methode om kostenafwegingen te maken" zoals in het akoestisch rapport wordt gesteld wordt niet onderbouwd. Dit klemmt te meer omdat het niet toepassen van maatregelen om de toename van geluidbelasting op mijn en de naburige woning te beperken stoelt op de kennelijke en overigens niet inzichtelijk gemaakte toepassing van dat criterium.	Ter bepaling van de mogelijkheid tot het nemen van maatregelen, zoals geluidschermen of stil asfalt is gebruik gemaakt van het Provinciaal Doelmatigheidscriterium van het Interprovinciaal Overleg. In het Handboek Ontwerpcriteria Wegen van september 2012 (bladzijde 21) van de provincie Zuid-Holland is aangegeven dat gebruik gemaakt moet worden van het Doelmatigheidscriterium van het IPO. Zie ook de toelichting op de IPO-methodiek in reactie 5.4.
12.	Zo wordt in het rapport gerefereerd aan en geoordeeld op grond van een "bepaald" "budget dat ter beschikking staat voor de uitvoering van maatregelen" ter beperking van geluidbelasting toename (paragraaf 3.2.1. en tabel 5). Informatie ontbreekt over welke instantie op grond van welke criteria dit budget heeft bepaald, zodat niet onderbouwd is waarom nu juist voor de woningen Zesde Tochtweg nrs 7 en 6A slechts een budget van nul euro beschikbaar zou zijn.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van 5.4 en 10.8.

13.	Zo is het niet navolgbaar waarom op grond van de uitkomsten in Tabel 7 in de tekst daaronder de bij toepassing van snelheidsverlaging in combinatie met steenmastiekasfalt SMA-NL8 G+ optredende beperking van geluidbelastingtoename wordt weggeschreven als "een gering effect" terwijl er sprake is van 2 dB reductie en het niet meer nodig zou zijn om in dit scenario voor bijvoorbeeld de woning aan de Zesde Tochtweg nr 7 een toe te laten "hogere waarde" vast te stellen.	Tabel 7 geeft een overzicht van de geluidsbelasting ten gevolge van de Vredenburglaan. Uit de tabel blijkt dat in alle varianten er geen hogere waarden nodig zijn voor de woningen aan de Zesde Tochtweg 6A en 7. Het toepassen van SMA-NL8 G+ ten opzichte van SMA-NL5 geeft ter plaatse van de bepalende woningen (Plasweg 16A, 26, 39 en 41) een reductie van slechts 1 dB en kan aangemerkt worden als niet kosteneffectief. De hogere waarde voor de woning aan de Zesde Tochtweg 7 is nodig als gevolg van de reconstructie van de Zesde Tochtweg (zie tabel 15).
14.	De in tabel 10 vermelde waarden voor de geluidbelasting Lden bij "start reconstructie" (in casu 2017) lijken gelet op de huidig ervaren akoestische situatie onwaarschijnlijk hoog, en daarmee het geluidbelastingtoename na realisatie van een niet nader benoemde tracévariant navenant klein. Informatie over de afzonderlijke bijdragen in de vermoedelijk hier gehanteerde gecumuleerde waarden op de rekenpunten ontbreekt. Daarmee kan ook niet beoordeeld worden of het reëel is dat de mogelijke effectiviteit van asfalt(deklaag)type aanpassing op de rotonde alsmede geluidschermen direct naast de berm van de rotonde of aan de eigendomsgrens van perceel Zesde Tochtweg nr 7 kennelijk niet in beschouwing zijn genomen.	Op bladzijde 4 van de rapportage is aangegeven wat de zogenaamde Tracévariant betreft. De Tracévariant betreft de variant waarbij naast de Vredenburglaan eveneens de Bentwoudlaan en de Verlengde Bentwoudlaan is aangelegd. Het betreft derhalve de worst-case situatie. Tabel 10 geeft alleen de geluidsbelasting weer als gevolg van de Zesde Tochtweg voor de situatie voor en na verandering. Op basis van de verschillen tussen de beide situaties is volgens de methodiek van de Wet geluidhinder bepaald of er sprake is van een reconstructie (geluidsbelasting neem 1,5 dB of meer toe ten opzichte van de situatie voor aanpassing van de weg). Voor de methodiek van bepalen van maatregelen wordt verwezen naar de beantwoording van 5.4 en 10.8.

15.	Tabel 11 is getiteld "Bepaling budget maatregelen voor Zesde Tochtweg". Echter, een bepalingsproces en hoe daarmee een bedrag tot stand zou zijn gekomen is niet beschreven, de tabel vermeldt slechts een "budget" ter grootte van €12.600,-. In "Ad 2, toepassen stil asfalt" wordt op grond van dat "budget" en een door de provincie ZH zelf niet vastgesteld "doelmatigheidscriterium" niet verder onderbouwd geoordeeld dat toepassing van stil asfalt op Zesde Tochtweg niet "doelmatig" zou zijn.	De rekenkundige budgetten komen voort uit het doelmatigheidscriterium van de IPO-methodiek. Zie ook de toelichting op de IPO-methodiek in reactie 5.4.
16.	Ook anderszins is de formulering slordig: de tekst direct onder tabel 11 vermeldt dat "uit tabel 11 blijkt" dat Lden toekomst 53 dB zou bedragen, de berekening is echter niet inzichtelijk gemaakt, en dus "blijkt" er naar mijn mening niets.	De waarden weergegeven in tabel 11 zijn af te leiden uit tabel 10 en bijlage 9. In tabel 11 en bijlage 9 zijn de geluidsniveaus weergegeven zonder aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. De aftrek voor de Zesde Tochtweg als bron (weg) bedraagt 5 dB. De aftrek is een verplichting uit de Wet geluidhinder en wordt toegepast, omdat in de Wet geluidhinder aangegeven is dat deze aftrek toegepast dient te worden omdat redelijkerwijs verwacht wordt dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst lager is. De minister stelt de aftrek steeds voor een bepaalde periode vast (in het Reken- en meetvoorschrift artikel 3.4).
17.	Het is verwarrend dat de geluidbelastingwaarden in tabel 13 van het rapport in ieder geval voor mijn woning en die van mijn burens lijken af te wijken van eerder in het rapport genoemde waarden, niet toegelicht wordt waarom deze getallen worden gehanteerd. Wel duidelijk is dat bij hantering daarvan de woonsituatie verslechtert van ruimschoots "goed" naar "matig" op de grens van "tamelijk slecht".	Dit is correct. De in tabel 13 weergegeven geluidsbelastingen zijn de totale geluidsbelastingen van alle wegen binnen een afstand van 3 km van de Vredenburglaan. In bijlage 10 van de rapportage van de ODMH d.d. 18 april 2017 is een overzicht gegeven van de wegen die betrokken zijn bij de bepaling van het woon- en leefklimaat. Een weg van deze aard en omvang brengt ook met zich mee dat op plaatsen het woon- en leefklimaat slechter wordt. Die verslechtering op plaatsen wordt geaccepteerd.

18.	Het is mij vooralsnog niet duidelijk waarom er volgens Tabel 14 geen sprake zou zijn van een gecumuleerd effect bij de woningen Zesde Tochtweg nrs 6A en 7.	De toetsing of er wel of niet sprake is van en gecumuleerd effect volgt uit de methodiek van de provincie Zuid-Holland (zie bijlage 12 van het akoestisch onderzoek). De DCMR heeft de rapportage van de ODMH beoordeeld en komt tot de conclusie dat de methodiek juist is toegepast.
-----	---	--

11. Vereniging tot behoud landelijk Waddinxveen

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Voor Waddinxveen worden een aantal doelen voor de aanleg van het hele traject van Moordrechtboog tot Hoogeveenseweg genoemd: verbetering ontsluiting Waddinxveen op A12 en A20, ontlasten van de kern van Waddinxveen, ontsluiting Glaspapel, ontlasting N207. De aansluiting op A12 en A20 wijzigt niet door de aanleg van de Vredenburglaan. De Moordrechtboog ligt er al. Desnoods kan met een heel kort stukje weg de Moordrechtboog worden aangesloten op de Zuidelijke Rondweg om daarmee de verbinding met de A20 verder te verbeteren. Dit is een eenvoudige, zeer effectieve maatregel tegen lage kosten.	De Zuidelijke Rondweg is een lokale weg die wijken en bedrijventerreinen ontsluit en verbindt. Ook door de diverse directe aansluitingen en de realisatie van Park Triangel is deze weg niet geschikt als provinciale weg.

2.	Slechts enkele wegen hebben voordeel van de aanleg van de nieuwe wegen. Op de meeste wegen heeft de aanleg echter geen of een negatief effect. Door de aanzuigende werking van de nieuwe wegen zullen de verkeersbewegingen in en om Waddinxveen toenemen met 16% ten opzichte van de referentie, dus ten opzichte van helemaal niets doen! Het moge duidelijk zijn dat het doel om de kern van Waddinxveen te ontlasten niet wordt gehaald. Wij komen op basis van dezelfde gegevens en studie dus tot duidelijk andere conclusies dan Arcadis en het college.	Uit de verkeersgegevens uit het MER kan voor de onderzochte wegen (overigens niet alleen Waddinxveen maar ook in Boskoop en Hazerswoude-Dorp) inderdaad een getal van 16% afgeleid worden. Hier staat echter tegenover dat de toename voornamelijk plaatsvindt op de nieuwe wegen rondom Waddinxveen en dat hierdoor minder verkeer door Waddinxveen gaat. Dit laat het MER ook zien. De wegen hebben wel degelijk een positief effect op de kern van Waddinxveen. Dit houdt ook in dat ten opzichte van de referentiesituatie het aantal gehinderden (en ernstig gehinderden) sterk zal afnemen in zowel de tracévariant als het scenario (zie bladzijde 125 van het MER). Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de weg op grotere afstand van de bebouwing liggen dan de bestaande infrastructuur. De bestaande infrastructuur (in de nabijheid van meer gevoelige bestemmingen) wordt zelf minder belast na de aanleg van de nieuwe weg waardoor de geluidsbelasting vanwege de bestaande infrastructuur in de kern van Waddinxveen afneemt.
3.	In de zaak voor de Raad van State met betrekking tot het wijzigen van het bestemmingsplan voor de Glaspapel heeft de advocaat van de gemeente Waddinxveen ingebracht dat de Vredenburglaan en Bentwoudlaan voor de ontsluiting van de Glaspapel niet noodzakelijk zijn. De ontsluiting nu als een van de redenen te noemen voor de aanleg van de wegen kan dus niet. Wel is het zo dat de Glaspapel er moest komen om de weg te kunnen financieren. Jammer dat ons eerdere advies om beide niet te doen niet is gevolgd. Het had veel geld en verkwisting van mooie stukjes open land geschied.	De Vredenburglaan is niet noodzakelijk voor Glaspapel+. Wel is het zo dat zonder de Vredenburglaan de wegenstructuur kwetsbaarder is en dat de Vredenburglaan een bijdrage levert aan de afwikkeling van het verkeer dat mede van Glaspapel+ afkomstig is. Daarmee is de weg wenselijk. De aanleg van Glaspapel+ en de wegenstructuur rond Waddinxveen evenals andere projecten in de Zuidplaspolder komt voort uit langjarig Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. De beslissing van het Rijk om de Zuidplaspolder te ontwikkelen heeft tot gevolg gehad dat grote delen van zuid en west Waddinxveen minder open zullen zijn dan dat het was.

4.	Het weggedeelte Moordrechtboog tot aan Hoogeveenseweg wordt via meerdere bestemmingsplannen uitgewerkt. Dit leidt ertoe dat in het deel Vredenburglaan niet altijd de effecten van het volledige traject zijn meegenomen en dat niet altijd duidelijk is wat de effecten in het vervolgtraject zijn. Dit komt ook doordat er in de MER nog hiaten in de kennis benoemd zijn ten aanzien van het vervolgtraject. De aanpak is in strijd met bestendige jurisprudentie van de Raad van State met betrekking tot artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht. Een integrale aanpak is noodzakelijk.	In het verkeersonderzoek in de MER zijn verschillende faseringsvarianten doorgerekend. Hierdoor wordt een volledig beeld gegeven van de impact van de weg zowel in de eindsituatie als in de tussenliggende fasen. Het benoemen van leemten in kennis is een inhoudsvereiste van het MER. De Commissie MER heeft geoordeeld dat de MER voldoende milieu-informatie geeft om een besluit te kunnen nemen. In het voorliggende bestemmingsplan is de geluidbelasting van de Tracévariant onderzocht en getoetst aan de Wet geluidhinder en het woon- en leefklimaat. De Tracévariant omvat de Vredenburglaan, de Bentwoudlaan en de Verlengde Bentwoudlaan.
----	---	---

5.	Indien de weg er toch mocht komen, moet de uitvoering integraal en in één keer ter hand worden genomen. Door de aanleg van de Vredenburglaan ontstaat er extra druk op de kern van Waddinxveen, doordat extra verkeer wordt aangetrokken. Dat verkeer zal zich via het bestaande onderliggende wegennet moet afwikkelen (+10-20% Rapport Arcadis blz. 27-28). Zolang de Vredenburglaan er ligt en de rest niet, is dit dus de slechts denkbare situatie voor Waddinxveen.	Nieuwe wegen, zeker gebiedsontsluitingswegen, hebben invloed op het wegennetwerk. Uit het MER is gebleken dat de aanleg van enkel de Vredenburglaan (in het MER faseringsvariant) minder effectief is dan de aanleg van het geheel Vredenburglaan, Bentwoudlaan en Verlengde Bentwoudlaan. De Vredenburglaan ontlast met name de wegen aan de zuidzijde van Waddinxveen, zoals de Bredeweg en de Zuidelijke Rondweg. Voor de wegen meer in het noorden van Waddinxveen heeft de Vredenburglaan geen groot effect. Om het effect in het midden en in het noorden van Waddinxveen te vergroten zijn de Bentwoudlaan en de Verlengde Bentwoudlaan in beleidsvoornemen opgenomen (gemeentelijke en provinciale ruimtelijke structuurvisie). Voor de Bentwoudlaan heeft de provincie een zogenaamd uitvoeringsbesluit genomen en wordt hiervoor in 2018 in een ruimtelijke procedure gestart. Infrastructurele projecten hebben in het algemeen vaak grote samenhang met elkaar. Desondanks is het niet altijd mogelijk om deze projecten planologisch en/of fysiek gelijktijdig te realiseren. In MER-onderzoeken wordt de samenhang bewaakt door diverse mogelijke scenario's door te rekenen.
6.	Er is ook geen enkele noodzaak de uitvoering ter hand te nemen eerder dan de rest. Waarom niet gewacht tot de besluitvorming van het totaal is afgerond en de aanleg van het totaal kan starten?	In 2015 is met het uitvoeringsbesluit van de initiatiefnemer een keuze gemaakt voor de gefaseerde aanleg van de Vredenburglaan en Bentwoudlaan. Zie ook antwoord 11.5
7.	In de Nota van beantwoording wordt gesteld dat de Vredenburglaan ook zonder andere wegen nut heeft. Arcadis ziet dit anders en concludeert dat deze variant het slechtste scenario is. De situatie dat de Vredenburglaan is aangelegd en de rest om wat voor reden niet, is voor Waddinxveen desastreus.	Zie antwoord op reactie 11.5.

8.	De Vredenburglaan, Bentwoudlaan en Verlengde Bentwoudlaan worden in het bestemmingsplan uitgewerkt als een weg met 2x1 rijstrook. De studie van Royal Haskoning (2010) geeft aan dat gezien de geprojecteerde verkeersintensiteiten, een weg met 2x1 rijstroken op termijn niet voldoende zal zijn. Het ontwerp van de Vredenburglaan kent een middenberm van 4 meter, hoewel het SWOV een voorkeursvariant van slechts 0,8 tot 1,1 meter hanteert. Deze feiten wijzen sterk naar een uiteindelijke weg van 2x2 rijstroken. Van het College en de Raad mag worden verwacht dat ze ook voor de lange termijn voor hun burgers staan en nu zulke maatregelen nemen in besluiten en ontwerp, dat uitbreiding naar 2x2 stroken wordt voorkomen.	Uit de rekenmodellen blijkt dat de Vredenburglaan volgens het huidige ontwerp met 2x1 rijstroken minimaal tot 2030 voldoende capaciteit biedt. Mocht er in de toekomst aanleiding zijn om het ontwerp van de weg aan te passen, dan moet dat te zijner tijd worden afgewogen. Wij kunnen en willen geen aanpassingen aan de weg casu quo het wegontwerp doen die aanpassingen van de weg in welke zin ook duurder of onmogelijk maken. Hiermee wordt niet gezegd dat wij voor de aanleg van 2x2 rijstroken zijn. Planologisch wordt een 2x2 weg nu niet mogelijk gemaakt.
9.	Op een aantal plaatsen in de stukken zijn de verkeersgegevens niet consistent. In de zienswijzen naar aanleiding van het voorontwerpbestemmingsplan hebben we al aangegeven dat de intensiteiten op de Plasweg niet kunnen kloppen. Het lijkt er sterk op dat men vergeten is het verkeer, veroorzaakt door de bewoners, het voetbalpark, 't Suyt (fase 1 en 2) en de manege mee te nemen. Volgens tabel op bladzijde 29 van het document Ontwerp gaan er 787 mtv/etm van de Zesde Tochtweg oost naar de Plasweg. Ook voor de Plasweg wordt deze zelfde intensiteit opgegeven. Dit kan dus niet kloppen, al het andere verkeer ontbreekt. De tabel op bladzijde 99 van de MER geeft aan dat er 300 mtv/etm over de Plasweg gaan. In de nota van beantwoording Voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat dit het aantal motorvoertuigen is over de Plasweg ter hoogte van de Glaspapel. In de tabel op blz. 29 van het Ontwerp wordt een intensiteit voor dat wegdeel opgegeven van 603. Het betreffen hier dus geen afrondingsverschillen. Wat zijn de juiste cijfers? Dit werpt natuurlijk vragen op naar de juistheid van alle verkeersgegevens.	De berekeningen van de ODMH zijn uitgevoerd met de (toen) laatste versie van het verkeersmodel. Als gevolg hiervan zijn de verkeersintensiteiten op de Plasweg hoger dan in de eerdere onderzoeken gehanteerd. Wanneer meerdere onderzoeken worden uitgevoerd met verschillende versies van het verkeersmodel, is het onvermijdelijk dat resultaten niet 100% hetzelfde zijn. Daarnaast is sprake van een verschil in intensiteit voor het deel van de Plasweg ten noorden van de Vredenburglaan en ten zuiden van de Vredenburglaan.

10.	Ruimtelijke kwaliteit ligt per definitie onze vereniging na aan het hart. Het scenario met de volledige weg is niet onderzocht. De delen die wel zijn onderzocht geven aan dat de effecten zwaar negatief zullen zijn. Er worden voor een aantal zaken mitigerende maatregelen genoemd. Deze zijn echter het minimale minimum en er is geen enkele garantie dat deze ook worden uitgevoerd.	De maatregelen, zoals genoemd in de rapportage van de ODMH, zullen worden uitgevoerd. Het een en ander is geborgd via het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan betreft alleen de Vredenburglaan. Echter in de berekeningen is uitgegaan van de verkeersintensiteiten voor het gehele tracé. De mitigerende maatregelen zijn opgenomen in de bestemmingsplanregeling.
11.	Zo zien we dat de ecologische verbindingszone (EVZ) in het ISP, dat aan de basis staat van de ontwikkelingen in de Zuidplas, een prominente rol heeft. Successievelijk is de verbindingszone versnipperd en nu geheel verdwenen. Er wordt nog wel gesproken in de stukken over een nog aan te leggen EVZ die het plangebied doorkruist. Het ligt voor de hand dan ook de aanleg van het EVZ hard te koppelen aan een positief besluit ten aanzien van dit bestemmingsplan.	De EVZ in het plangebied en omgeving zal bestaan uit een zone van moeraselementen (stapstenen). De EVZ dient te functioneren voor de doelsoorten moerasgebonden (broed)vogels en insecten. De onderlinge afstand van de moeraselementen bedraagt maximaal circa 300 meter. De minimale lengte van de moeraselementen (in de vorm van stroken/vlakken) bedraagt circa 250 meter, terwijl ze een breedte hebben van tenminste 20 meter. Het bestemmingsplan Vredenburglaan betreft alleen de ruimte die benodigd is voor de aanleg van de Vredenburglaan. De aan te leggen moeraselementen vallen buiten het bestemmingsplangebied. In het plangebied Glasparel is hiervoor ruimte opgenomen.
12.	Ook de leemten in de kennis ten aanzien van Archeologie, Natuur, Water en Bodem zullen eerst ingevuld moeten zijn voordat een goede beoordeling en besluitvorming mogelijk zijn. Een aantal punten is gedeeltelijk onderzocht naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie MER vorig jaar. Dit is echter naar onze mening een beperkte uitwerking van de reeds eerder geconstateerde leemten en leidt tot minimale maatregelen en niet afdoende maatregelen voor de bewoners van Waddinxveen, alsmede flora en fauna.	De Commissie MER heeft geoordeeld dat de MER met de aanvullingen voldoende milieu-informatie geeft om een besluit te kunnen nemen. Voor de besluitvorming van dit bestemmingsplan is ten aanzien van Archeologie, Natuur, water en Bodem nader onderzoek gedaan. Hierbij is getoetst aan vigerende wet- en regelgeving. De Vredenburglaan en Bentwoudlaan zullen effect hebben op de omgeving en de maatregelen die noodzakelijk zijn, worden getroffen. In aanvulling op die maatregelen wordt een aanvang gemaakt met de planvorming voor de Vredenburgzone. Die maatregelen zijn voor nu het maximaal haalbare en voldoende voor een goede ruimtelijke ordening.

13.	Ook met het oog op de jurisprudentie van de Raad van State en de zorg voor de bewoners van Waddinxveen is het noodzakelijk alle effecten van de weg te onderzoeken en het maximale te doen aan mitigerende maatregelen. Alleen uitgaan van de kosteneffectiviteit van de maatregelen is onvoldoende om een goede leefomgeving te creëren.	Juist om de effecten van de weg te onderzoeken zijn een MER en een aanvulling opgesteld. De commissie voor de m.e.r. heeft geconstateerd dat deze voldoende milieu-informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het bestemmingsplan voor de Vredenburglaan. Daarnaast zijn in het kader van het bestemmingsplan alle benodigde onderzoeken uitgevoerd en in het bestemmingsplan opgenomen. Ter bepaling van de mogelijkheid tot het nemen van maatregelen, zoals geluidschermen of stil asfalt is gebruik gemaakt van het Doelmatigheidscriterium van het Interprovinciaal Overleg (IPO). Dit is een gangbaar criterium. Zie ook de toelichting op de IPO-methodiek in reactie 5.4. Een goede leefomgeving vinden wij ook belangrijk. 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. Met de aanleg van de Vredenburglaan wordt de verkeersstructuur in en om Waddinxveen beter. Wanneer de Bentwoudlaan wordt aangelegd heeft deze weg meer effect.
-----	--	---

12. Mont Royal

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Indiener dient nogmaals de zienswijzen in die voor het voorontwerp bestemmingsplan zijn ingediend.	Voor antwoorden op eerder ingediende zienswijzen verwijzen wij naar de Nota van Antwoord die met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.
2.	Omzettingen naar plattelandswoningen, in april ingediend zijn (nog) niet gerealiseerd.	De omzetting naar plattelandswoningen maakt geen onderdeel uit van deze procedure. De indiener van zienswijze is separaat bericht over de voortgang.

3.	Geluidsoverlast als gevolg van de aanleg van de Vredenburglaan (rotonde) nabij de woning geeft ons grote zorgen. Ook de toekomstige aansluitingen van het wegennet op de Vredenburglaan zal de geluidsoverlastextra doen toenemen. Wij maken bezwaar tegen het optrekken van de geluidsnorm Zesde Tochtweg 7.	Het verruimen van de geluidsbelasting ter plaatse van de woning aan de Zesde Tochtweg 7 vindt plaats binnen de geldende wet en regelgeving.
4.	De Vredenburglaan heeft ertoe geleid dat wij te maken hebben met een kostenontwikkeling.	Kosten die gemaakt worden vanwege de aanleg van de weg kunnen in gevallen verhaalbaar zijn op de initiatiefnemer.

13. Noorderlicht 37

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Bewoners zijn bang voor geluid- en stofhinder als gevolg van de realisatie van de Vredenburglaan	De woning aan het Noorderlicht 37 te Waddinxveen is gelegen buiten de wettelijke zone (het aandachtsgebied) van de Vredenburglaan. De methodiek van de Wet geluidhinder gaat ervan uit dat alleen geluidseffecten optreden binnen de zone van een weg. De milieugevolgen zijn verder in het kader van het bestemmingsplan en het MER inzichtelijk gemaakt. Voor fijnstof geldt dat de hoeveelheid stof zowel voor als na realisatie onder de wettelijke waarde blijft.

14. Zesde Tochtweg 7

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Bezwaar tegen het optrekken van de geluidsnorm	Het verruimen van de geluidsbelasting ter plaatse van de woning aan de Zesde Tochtweg 7 vindt plaats binnen de geldende wet en regelgeving. Maatregelen ter reductie van de geluidsniveaus als gevolg van de Zesde Tochtweg zijn of niet doelmatig (stil asfalt) of stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige of verkeerskundige aard.

15. Liander

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Liander N.V. is als regionale netbeheerder onder andere belast met het beheer, het onderhoud en de instandhouding van het hoogspanningsnet met een spanningsniveau tot en met 50kV. Om deze taak uit te voeren, is het van belang dat de ligging van de kabelverbindingen planologisch wordt veiliggesteld. Daarnaast dient het tracé van de kabelverbindingen gevrijwaard te blijven van (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen en activiteiten die van negatieve invloed kunnen zijn op de functionaliteit van de kabelverbinding. De 50kV-kabelverbinding gelegen parallel aan de N453, doorkruist het bestemmingsplan. De verbinding ligt in gronden met de bestemming 'verkeer'. In de planregels van deze bestemming is aangegeven dat de functie nutsvoorzieningen is toegestaan. Het tracé van de kabelverbinding is echter niet voorzien van een dubbelbestemming, waarmee gebruiksbeperkingen worden gesteld aan de grond. Wij verzoeken de raad het ontwerp zodanig aan te passen dat aan de grond, waarin de 50kV-kabelverbinding is gelegen en niet in eigendom is van Liander Infra N.V., een dubbelbestemming wordt toegekend, voorzien van passende bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden, ter bescherming van de verbinding.	Met u zijn wij van mening dat de dubbelbestemming voor het tracé van de kabelverbinding voorzien moet worden van een dubbelbestemming.

16. Plasweg 6a

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Nut en noodzaak van deze plannen zijn onvoldoende aangetoond en zowel bij aanleg van alleen de Vredenburglaan als bij aanleg van het gehele tracé richting Boskoop zijn de effecten voor een groot deel negatief voor Waddinxveen.	Zie antwoord op reactie 11.5

2.	Vanaf de geplande rotonde op de Zesde Tochtweg zal veel verkeer naar Moerkapelle en de Plasweg gaan. Deze weg is veel smaller dan de Plasweg en met de geplande verkeersaantallen zal het gevaarlijk druk worden. Dit probleem wordt niet met maatregelen aangepakt en eventuele maatregelen zullen geld kosten en verbreding noodzakelijk maken.	De geluidsrapporten zijn opgemaakt aan de hand van de verkeersgegevens. Die zijn voor dit project verrijkt op basis van het verkeersmodel. Hieruit volgt onder meer dat er een toename van verkeer is op de Zesde Tochtweg. De Zesde Tochtweg is inderdaad een smalle weg. Langs de weg is regelmatig sprake van ruimte voor auto's om elkaar te passeren. Een smalle erftoegangsweg maakt ook dat de Bredeweg een hoofdroute blijft. Wel zal de Zesde Tochtweg mede vanwege de Vredenburglaan voor wat betreft de verkeersbelasting gemonitord worden.
3.	Beter is het dan de Zesde Tochtweg te laten zoals die nu is en de geplande fietstunnel in de Plasweg te vervangen door een (eventueel beperkte) autotunnel (vergelijkbaar bijvoorbeeld met die onder het spoor bij de Noordelijke Dwarsweg richting Zevenhuizen). Dit betekent dat het autoverkeer over de Plasweg niet drukker zal worden dan het nu is, maar dat er wel een extra ontsluitingsroute (beperkt) naar het zuidwesten is. Die zal de flessenhals zoals in onderstaande punt benoemd deels ontlasten.	De Plasweg is ingericht als een erftoegangsweg en kent de verkeersintensiteiten die bij dit type weg hoort. Verkeersremmende maatregelen zoals drempels en plateau's zijn passend bij dit type weg. Er is nu geen aanleiding om verdere maatregelen te treffen. Door de knip in de Plasweg ter hoogte van de Vredenburglaan wordt de weerstand groter en wordt de Plasweg minder aantrekkelijk voor verkeer.
4.	Het geplande kruispunt Beijerincklaan /Vredenburglaan wordt een probleempunt en flessenhals en dit kruispunt komt, anders dan in de Nota van Beantwoording genoemd, nergens terug in de beschouwingen. Dit kruispunt is dadelijk het enige punt waarlangs al het verkeer naar de A12 moet (via hetzij de bestaande A12 aansluiting hetzij de extra aansluiting via de Moordrechtboog. De gemeente gaat daar totaal niet op in. De Beijericklaan trekt momenteel (2015) 12900 voertuigen (MER Arcadis, blz 99). Aangezien het doorgaande verkeer door Waddinxveen maar ca 12% is, wordt de belasting op dat nieuwe kruispunt in feite $0,88 \times 14100$ (raming referentie nieuwe plannen) = 12408 plus toestroom Vredenburglaan 13700 (tracévariant) = totaal 26108 voertuigen per dag.	Het kruispunt is zo gedimensioneerd en ingericht dat het de geplande hoeveelheid verkeer kan verwerken. Uit het MER blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Beijerincklaan zullen afnemen als gevolg van de aanleg van de Vredenburglaan. Op de Beijerincklaan ten zuiden van de kruising passeren in 2015 12.900 voertuigen per etmaal. In de referentiesituatie loopt dit in 2030 op tot 17.700 voertuigen. Met aanleg van de Vredenburglaan is dat 14.100. Dit is een afname van 3.600 ten opzichte van de referentiesituatie. Op de Beijerincklaan ten noorden van de kruising passeren in 2015 13.200 voertuigen. In de referentiesituatie loopt dit in 2030 op tot 15.400 voertuigen. Met aanleg van de Vredenburglaan is dat 14.900. Dit is een afname van 500 ten opzichte van de referentiesituatie.

		Om de capaciteit van het kruispunt te bepalen is de intensiteit in de spits maatgevend. Hiervoor zijn door de initiatiefnemer kruispuntanalyses uitgevoerd op basis van de tracévariant inclusief Verlengde Bentwoudlaan. Bij de aanleg van nieuwe kruispunten streeft de provincie naar een maximale cyclustijd van de verkeerslichten van 90 seconden. Met de berekende intensiteit in de ochtendspits is de cyclustijd van de verkeerslichten 69 seconden. In de avondspits is de cyclustijd 82 seconden. Dit betekent dat het kruispunt voldoende capaciteit heeft om het verkeer in de spits te verwerken.
5.	Nu al is in de ochtend de aansluiting Beijerincklaan /Bredeweg vaak een probleem (met de huidige ca 12900 voertuigen) ; dit gaat meer dan verdubbelen. Dat heet een flessenhals. Dit is niet acceptabel en ongewenst. De bereikbaarheid van Waddinxveen verbetert dus niet zoals u stelt op blz 37 van de Nota van Beantwoording, maar verslechtert door deze flessenhals.	Door de aanleg van de Vredenburglaan wordt de aansluiting van de Beijerincklaan op de Bredeweg juist ontlast. De kruisingen en rotondes die daar liggen zijn uitgevoerd om de hoeveelheid verkeer tussen Waddinxveen en A12 / A20 te verwerken.
6.	Een extra aansluiting vanaf de Zuidelijk Rondweg naar het kruispunt op de Moordrechtboog (50 meter asfalt) zou helpen en ontlast dit kruispunt, en zou sowieso goed zijn voor Waddinxveen (ook zonder Vredenburglaan).	De Zuidelijke Rondweg is een lokale weg die wijken en bedrijventerreinen ontsluit en verbindt. Ook door de diverse directe aansluitingen en de realisatie van Park Triangel is deze weg niet geschikt als provinciale weg.
7.	Heel duidelijk is afgelopen week ter sprake gekomen dat, zoals de plannen er nu liggen, de kans bijzonder groot is dat 2x2 rijbanen er in de toekomst kunnen komen. Uw reactie zoals nu gegeven op geluidsoverlast houdt dan geen stand meer, dus mochten de plannen doorgaan (aangegeven reeds dat de noodzaak o.i. niet is aangetoond) dan dient de gemeente ofwel volledig zeker te stellen dat 2x2 nooit zal gaan gebeuren ofwel nu al geluidsmitigerende maatregelen in de plannen mee te nemen.	Uit de rekenmodellen blijkt dat de Vredenburglaan volgens het huidige ontwerp met 2x1 rijstroken minimaal tot 2030 voldoende capaciteit biedt. Mocht er in de toekomst aanleiding zijn om het ontwerp van de weg aan te passen, dan moet dat te zijner tijd worden afgewogen. Wij kunnen en willen geen aanpassingen aan de weg casu quo het wegontwerp doen die aanpassingen van de weg in welke zin ook duurder of onmogelijk maken. Hiermee wordt niet gezegd dat wij voor de aanleg van 2x2 rijstroken zijn. Planologisch wordt een 2x2 weg nu niet mogelijk gemaakt.
8.	Bij toeval werd ons bekend dat de Informerende	De vergaderdata van de Raad en de

	Raad op 6 september deze plannen ging behandelen, waarop we op 4 september verzoek tot inspreken hebben gedaan. Het late moment betekende wel dat veel mensen niet aanwezig konden zijn, naast de wel aanwezige ca 30 mensen. Gelet op het belang, de ingediende stukken en de reeds gevoerde overleggen met betrokken ambtenaren was het correct geweest als de gemeente ons daarover had geïnformeerd. De informatie-avonden in Boskoop en Waddinxveen eind augustus gaven weinig informatie en boden geen gelegenheid tot inbreng en toelichting van punten. Wij verwachten van onze gemeente dat we tijdig worden geïnformeerd over dit soort zaken.	agenda van de vergadering zijn altijd openbaar en worden door de gemeente altijd gepubliceerd, onder andere op de website. Ontwerpbestemmingsplannen worden altijd ter informatie aan de raad verstrekt dit om de raad te informeren over de voortgang van de bestemmingsplannen. Het was de keuze van de raad om dit ontwerpbestemmingsplan meer inhoudelijk te bespreken. Andere ontwerpbestemmingsplannen zijn toen niet besproken. De diverse inloopbijeenkomsten zijn door de gemeente en door de initiatiefnemer gebruikt om belanghebbenden en belangstellenden te informeren over de inhoud van het project en het proces. Bij deze bijeenkomsten was ook gelegenheid tot het stellen van vragen. Mensen die dat wensten, hebben overleggen op het gemeentehuis gehad zowel met ambtenaren als met de betrokken bestuurder.
9.	Het punt zowel genoemd in de Nota van Beantwoording van Zienswijzen, als de reactie van Wethouder De Jong op 6 september ("uitgangspunt is dat wij deze weg wensen" resp. "ik wil die weg") lijkt er op te wijzen dat we wel doen alsof het een democratisch traject is, maar dat Waddinxveen feitelijk niet naar haar inwoners luistert. Er is hier, zowel als in Boskoop, grote weerstand en dat wordt inhoudelijk onderbouwd. We verwachten een reële discussie op basis van feiten.	In de gemeentelijke structuurvisie van 2006 en nadien in 2012, alsmede in het Mobiliteitsplan uit 2013 staat de randwegenstructuur van Waddinxveen. Deze documenten zijn vastgesteld door de gemeenteraad. Het bestemmingsplan Vredenburglaan is daar een uitwerking van. In het bestemmingsplan met bijbehorend MER zijn nut en noodzaak alsmede de negatieve gevolgen inzichtelijk gemaakt. Over die stukken wordt nu gesproken en het is aan de gemeenteraad om met in achtneming van de zienswijzen over het bestemmingsplan met achterliggende stukken te besluiten.

Bovenstaande zienswijze is mede opgesteld namens 25 andere omwonenden.

17. Plasweg 16 Bis

Nr	Samenvatting inspraakreactie	Antwoord
1.	Ons dringend bezwaar betreft de geplande verhoging in het ontwerp van de kruising tussen Vredenburglaan en de Plasweg, 3,5 m boven het maaiveld. Met als gevolg extra geluidsoverlast door de hoogte, voornamelijk door snelrijdend, druk en zwaar verkeer.	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. In de modellering zijn de hoogte verschillen in maaiveld en als gevolg van verhoogde ligging ter plaatse van de Plasweg meegenomen. In de berekeningen is rekening gehouden met het totale verkeersaanbod op de Vredenburglaan in alle perioden van het etmaal (dag-, avond- en nachtperiode). Hierbij is rekening gehouden met lichte motorvoertuigen, middelzware motorvoertuigen en zware motorvoertuigen. Overeenkomstig de voorgeschreven methodiek van de Wet geluidhinder (reken en meetvoorschrift 2012) is uit de deeldbijdragen van dag-, avond- en nachtperiode de zogenaamde Lden (day, evening, night) bepaald. De Lden is vervolgens getoetst aan de normstelling uit de Wet geluidhinder.
2.	Hierbij willen we aangeven dat de verwachte verkeersstroom over de Vredenburglaan zoals aangegeven niet correct is. Als alle plannen doorgaan en de Vredenburglaan tevens wordt aangesloten op de Bentwoudlaan, dan ontstaat er een nieuwe doorgaande verbinding noord-zuid die extra verkeer gaat aantrekken van de A12/A20 richting Boskoop/Het Groene Hart.	In het MER zijn meerdere varianten doorgerekend, zowel de variant met alleen de Vredenburglaan alsook de variant met Bentwoudlaan en Verlengde Bentwoudlaan. Van elke variant is berekend wat dit betekent voor de hoeveelheid verkeer en wat de milieueffecten hiervan zijn, waaronder de geluidsbelasting. In de verkeersmodellen zitten ook de doorstroom uit het grotere netwerk en daarmee het eventueel verkeersaantrekkende effect van deze weg.

3.	De opmerking dat er ruime breedte voor het tracé wordt voorzien, geeft aan dat er in de toekomst wel degelijk rekening gehouden wordt met uitbreiding naar tweemaal twee rijbanen.	Uit de rekenmodellen blijkt dat de Vredenburglaan volgens het huidige ontwerp met 2x1 rijstroken minimaal tot 2030 voldoende capaciteit biedt. Mocht er in de toekomst aanleiding zijn om het ontwerp van de weg aan te passen, dan moet dat te zijner tijd worden afgewogen. Wij kunnen en willen geen aanpassingen aan de weg casu quo het wegontwerp doen die aanpassingen van de weg in welke zin ook duurder of onmogelijk maken. Hiermee wordt niet gezegd dat wij voor de aanleg van 2x2 rijstroken zijn. Planologisch wordt een 2x2 weg nu niet mogelijk gemaakt.
4.	Waardevermindering van ons huis. Het woongenot met het gevoel van ruimte en rust is een meerwaarde van onze woning. Het woongenot zal zeker afnemen door de aanleg van de Vredenburglaan	Het zou kunnen zijn dat de waarde van de woning wijzigt als gevolg van deze ontwikkeling. Indien er planologisch nadeel is dan kan er binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van de maatregel een verzoek om planschade ingediend worden.
5.	Horizonvervuiling door het doorkruisen van het open polderlandschap	Met het wegontwerp volgens het landschapsplan wordt de nieuwe weg zoveel als mogelijk in het landschap ingepast. De Vredenburglaan volgt de verkavelingsstructuur van de polder. De landschappelijke inpassing sluit aan bij hoe andere wegen in de omgeving in het landschap zijn ingepast.
6.	Onze aanbeveling is om de weg verdiept of op het maaiveld aan te leggen in combinatie met geluidswallen en stil asfalt, zodanig dat de geluidsoverlast voor de direct omwonenden tot een minimum wordt beperkt	Het huidig ontwerp voldoet aan de wet- en regelgeving. De gesuggereerde maatregelen zoals de verdiepte ligging, geluidswallen en stil asfalt zijn niet doelmatig volgens het DMC van het IPO. Zie verder antwoord 5.4.

7.	In plaats van een fietstunnel, zou er dan een fietsbrug aangelegd dienen te worden. Met name 's avonds brengt een fietstunnel sociale onveiligheid met zich mee (ook al betreft het een tunnel met zicht tot het einde). Naast een kostenvoordeel qua investering, zal de sociale veiligheid door een fietsbrug dus ook toenemen	Bij het ontwerp van de onderdoorgang is de sociale veiligheid meegenomen. Dit heeft er onder andere toe geleid dat er altijd zicht is door de onderdoorgang, zoals inspreker terecht opmerkt. Bij een fietsbrug is het noodzakelijk rekening te houden met voldoende doorrijhoogte van de provinciale weg. Dit betekent dat de fietsbrug hoog boven de weg komt te liggen. Dit betekent dat of de aanbruggen steil en kort zijn (en dus lastiger zijn voor langzaam verkeer) of langer en minder steil (en daarmee ruimtelijk moeilijker inpasbaar). Gezien deze nadelen is gekozen voor een onderdoorgang voor langzaam verkeer.
8.	Verder wordt in het huidige plan onvoldoende rekening gehouden met het landschap ten aanzien van de beplanting. Slechts een beperkt aantal bomen worden gepland aan de westzijde van de weg. Naar onze mening dienen aan beide zijden of in ieder geval aan de oostzijde van de weg de bomen langs de gehele weg geplant te worden. Hierdoor zal de weg minder in het zicht liggen vanuit de bebouwde kom en meer in lijn zijn met de andere kruisende wegen, waaronder de Plasweg	De keuze voor beplanting aan één zijde is gebaseerd op andere wegen in de omgeving,.. Er is voor gekozen om de bomen aan de westzijde te planten zodat de oostzijde kan aansluiten op de Vredenburgzone die de gemeente daar wil realiseren. Het planten van bomen aan de oostzijde zou het zicht vanuit de bebouwde kom op de Vredenburglaan overigens niet wegnemen, omdat dit hoge beplanting betreft. Lage beplanting in het beheerprofiel van de Vredenburglaan is niet passend volgens het landschapsplan
9.	Tot slot willen we aangeven dat er nog helemaal geen totaalplan is. Alleen de Vredenburglaan en geen totaalplan (alleen een uitgangssituatie Vredenburg- en Bentwoudlaan) is niet reëel. De 6e Tochtweg is dan het eindpunt en er kan geen volledig beeld worden gegeven van de impact van de weg	De Vredenburglaan maakt deel uit van de geplande randweg Waddinxveen welke onderdeel is van N207-corridor. Dit bestemmingsplan betreft alleen de Vredenburglaan. Om de hele randweg als één plan te realiseren is niet haalbaar. In de milieuonderzoeken is zowel het scenario doorgerekend met alleen de Vredenburglaan, alsook het scenario inclusief Bentwoudlaan en Verlengde Bentwoudlaan.

Lijst van wijzigingen ten behoeve van het bestemmingsplan

- agrarisch grondgebruik te verwijderen bij de bestemming verkeer (artikel 3.1, onderdeel g).
- pagina 11 toelichting toevoegen memo landschapsplan
- pagina 13 parallelstructuur is een inpassingsplan tekstuele wijziging
- Dubbelbestemming voor de gebruiksbependingen van de 50 kV-leiding