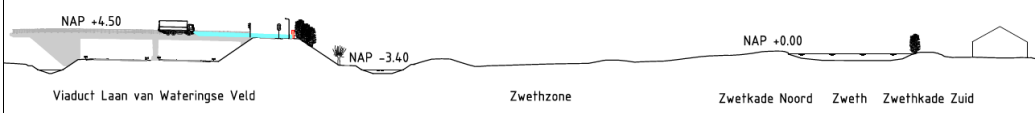


NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN OMGEVINGSVERGUNNINGAANVRAAG N211 WIPPOLDERLAAN

Instantie	Reactie	Beantwoording
1	Reclamant 1 1. Reclamant geeft aan dat het MER-beoordelingsbesluit betrekking heeft op een grootschalige verbouwing en herinrichting van de N211 tussen de aangrenzende ruimte en voorzieningen. Op de planning staat onder andere het uitbreiden van het aantal rijbanen. In het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning staat het betreffende tankstation en deze verzorgingsplaats niet meer opgenomen. Reclamant geeft aan dat de M.E.R.-beoordeling in het onderhavige geval is uitgevoerd volgens de vereisten van een vormvrije M.E.R beoordeling. Bij een dergelijke vorm is het vereist dat de geplande activiteiten blijven onder de D-lijst drempel van het Besluit M.E.R. Reclamant stelt dat uit rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat in een aantal gevallen plannen op zichzelf toereikend kunnen worden beoordeeld met een MER beoordeling. In een aantal andere gevallen bestaat er een dusdanig samenhang is met andere projecten dat die onderscheidenlijke projecten in feite moeten worden beschouwd als één project.	De constatering dat het project onder andere de uitbreiding van het aantal rijbanen bevat is onjuist. Wel neemt het aantal rijstroken toe. Dat het betreffende tankstation en verzorgingsplaats niet zijn opgenomen in het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning is correct. Hieraan is een uitgebreide afweging vooraf gegaan, welke wordt toegelicht in de beantwoording van zienswijze 12.1. Voor de diverse infrastructurele maatregelen in de regio Den Haag is van 2010 tot 2011 een MIRT-Verkenning doorlopen ("MIRT Verkenning Haaglanden, Infrastructuur en Ruimte 2020-2040. Notitie Kansrijke Oplossingen voor de A4 Passage en Poorten & Inprikkers, 30 juni 2011"). In een MIRT-Verkenning onderzoeken het Rijk, regionale en lokale overheden, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en belangengroepen oplossingsrichtingen voor gesignaleerde infrastructurele knelpunten in een gebied en wordt toegewerkt naar toekomstgerichte oplossingen. In de MIRT-Verkenning voor de regio Den Haag zijn diverse grote infrastructurele aanpassingen onderzocht (waaronder in een MER) en vastgelegd. Dit betreft onder andere de aanpassingen aan de A4 en N211. Deze projecten zijn in het kader van de MIRT-Verkenning in samenhang beoordeeld. Hierbij is tevens aangegeven dat deze projecten afzonderlijk verder worden uitgewerkt. Dit neemt niet weg dat bij deze afzonderlijke procedures rekening gehouden moet worden met andere projecten in de omgeving. Voor de N211 is dat in het bijzonder de aanpassingen aan de A4. Daarom is dit ook expliciet onderdeel van de m.e.r.-beoordeling. Dit geldt overigens andersom ook voor de Tracébesluitprocedure van de A4. De voorgenomen reconstructie van de N211 valt onder categorie D 1.1 "De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg" uit de bijlage van het Besluit m.e.r.. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht.

		Dat kan weer leiden tot de uitkomst dat een dergelijk project MER-plichtig is. Reclamant stelt dat dit het geval is voor de reconstructie van de N211, omdat deze in direct verband met de aanpassing van de A4 moet worden gezien.	Omdat de N211 een tracélengte van circa 2,5 kilometer kent, geldt de m.e.r.-beoordelingsplicht niet, maar volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Echter is, wegens de mogelijke impact en om de milieueffecten uitgebreid in beeld te brengen, gekozen voor een uitgebreidere rapportage in de vorm van een m.e.r.-beoordeling. Omdat de conclusie in de m.e.r.-beoordeling is dat geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen hoeft geen m.e.r.-procedure doorlopen te worden.
2	Reclamant 2	1. Reclamant geeft aan zich te kunnen vinden in het ontwerp van de reconstructie N211, maar stelt dat er in het ontwerpbesluit onvoldoende aandacht wordt besteed aan het verdere realisatietraject alsmede het onderhoud van de weg na de realisatie.	De reactie ten aanzien van het ontwerp van de reconstructie van de N211 wordt ter kennisgeving aangenomen. Het onderdeel van de zienswijze dat ziet op het aspect van uitvoering van de werkzaamheden alsmede onderhoud van de weg na realisatie is geen onderdeel van de Wabo procedure.
3		2. Reclamant geeft aan dat tijdens de digitale bijeenkomst van 22 juni 2020 is toegezegd dat de burgerparticipatie nauw betrokken blijft bij de verdere fasen van dit project. Reclamant wil met deze zienswijze een garantie krijgen voor deze toezegging. In de zienswijze is een opsomming van punten benoemd waarbij reclamant betrokken wil blijven.	De door reclamant aangegeven punten, die zien op het verder betrokken blijven van de omgeving tijdens de uitvoeringsfase van het project, maken onderdeel uit van de verdere fasen van het project en niet van de procedure tot verlenen van de omgevingsvergunning. De provincie vindt het belangrijk om de omgeving te blijven betrekken voor en tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Dat doen we door het voeren van (individuele) gesprekken, via de nieuwsbrief en door u online te informeren. De door reclamant genoemde onderwerpen (inrichting Zwethzone, overlast uitvoering, sluipverkeer, inklinken wallen en de geluidslekken) hebben onze aandacht en wij zullen de omgeving op deze onderwerpen informeren zodra de plannen omtrent de onderwerpen bekend zijn. Het emailadres (N211wippolderlaan@pzh.nl) blijft – ook in de uitvoeringsfase – beschikbaar voor het stellen van vragen/melden van zorgen. De meest actuele informatie over het project staat op de N211 webpagina.
4	Reclamant 3	1. Reclamant heeft in het kader van het wettelijk vooroverleg een brief gestuurd met daarin opmerkingen op het proces en	Alle eisen / randvoorwaarden van het Hoogheemraadschap zoals deze zijn gecommuniceerd worden meegenomen naar voorbereiding van realisatie evenals nader te maken procesafspraken.

		de inhoud. Reclamant geeft aan dat in overleg tot goede afspraken gekomen is en de opmerkingen uit de brief voldoende zijn verwerkt. Over de KES-eisen, die in het contract naar de aannemer meegaan, is reclamant nog in gesprek met Provincie Zuid-Holland. Reclamant vertrouwt er op dat voor zowel de KES-eisen als de watervergunning de juiste afspraken gemaakt worden met de provincie.	
5	Reclamant 4	1. Reclamant geeft aan dat het voorliggende ontwerp goeddeels een oplossing biedt voor de leefbaarheid, duurzaamheid en natuurwaarden van de Zwethzone.	Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
6		2. Reclamant stelt dat de geluidsdruk een wissel trekt op de leefbaarheid. De verhoogde ongelijkvloerse kruising voor een aansluiting op de Laan van Wateringse veld is daar debet aan.	De ongelijkvloerse kruising leidt niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dat blijkt uit het akoestisch onderzoek behorende bij de beoogde ontwikkeling waarin de ongelijkvloerse kruising is meegenomen. Op enkele woningen is vanwege het project sprake van een hogere geluidbelasting vanwege de N211, voor deze woningen is een hogere waarde nodig. Het is overigens niet zo dat de verhoogde ligging van de aansluiting met de Laan van Wateringse Veld de oorzaak is van deze hogere geluidbelasting. Het aandeel verkeer op de toe- en afrit van de N211 naar de Laan van Wateringse Veld is beperkt ten opzichte van het doorgaand verkeer op de N211. De geluidbelasting van het doorgaand verkeer op de N211 is dan ook maatgevend ten opzichte van de toe- en afritten.
7		3. Reclamant stelt dat de verlichting op het viaduct en koplampen van (vracht) verkeer een aanslag op de leefbaarheid en natuurwaarde van de Zwethzone zullen betekenen.	Bebouwing aan de Zwethkade in lijn van het viaduct bevindt zich op circa 150 meter afstand van het viaduct. Eveneens zijn deze wegen circa 7 meter lager gelegen dan het viaduct en bevindt zich in het gebied en langs de bestaande wegenstructuur opgaande beplanting en bomen. Desalniettemin zouden er zonder maatregelen zeker effecten van licht vanwege de ongelijkvloerse kruising kunnen ontstaan. Daarom worden er maatregelen getroffen.

			Strijklicht van (vracht)auto's door koplampen worden afgeschermd middels een scherm. De koplampen van (vracht)auto's bevinden zich (wettelijk) op 1.20 m – 1.50 m hoogte en zijn naar beneden op de weg gericht. Tussen Zwethzone en viaduct wordt daarom een 2 meter hoog ondoorzichtig scherm geplaatst. Aanvullend wordt langs dit scherm groenblijvende struweel beplanting toegepast welke uitgroeit tot enkele meters hoger dan het scherm. De verkeerslichten worden op de weg georiënteerd en afgeschermd en veroorzaken geen strooilicht naar de Zwethzone. Openbare Verlichting bestaat uit LED verlichting welke zeer gericht verlicht met beperking van strooilicht. Ter illustratie is de situatie ingetekend. In rood is het scherm weergegeven, in blauw de lichtbundel van een vrachtwagen welke over het viaduct rijdt. 
8		4. Reclamant geeft aan dat het ontwerp van de verhoogde aangelegde ongelijkvloerse kruising en de brug over de Zweth nu in noordelijke richting zijn verschoven. Daardoor is het horizontale alignement vrijwel gelijk komen te liggen met het alignement van de eerdere Westlandvariant (uitgewerkt door Burgerparticipatie de Zwethzone). Reclamant stelt dat nu de provincie zelf het verticale en horizontale alignement heeft losgelaten, het opportuun is om de eerder voorgestelde verdiepte ongelijkvloerse kruising opnieuw te beschouwen. Reclamant geeft in de zienswijze een uiteenzetting van argumenten waarom de verdiept gelegen ongelijkvloerse kruising	Participatieproces vergelijking ‘Westlandvariant’ en ‘Bestemmingsplanvariant’. Het voorstel om de verbindingsweg Laan van Wateringseveld – N211 verdiept uit te voeren is in een eerdere fase onderzocht. Het ontwerp in het ontwerpbestemmingsplan ging uit van twee bovengrondse (ongelijkvloerse) kruisingen (hierna: Bestemmingsplanvariant). Na de ter inzagelegging van de Bestemmingsplanvariant eind 2016 is er in mei 2017 door een aantal omwonenden een alternatief ontwerp, de Westlandvariant, ingediend. Dit voorgestelde ontwerp ging uit van twee verdiepte, ongelijkvloerse kruisingen. Hierop hebben de bestuurders van provincie Zuid-Holland, gemeente Westland en gemeente Midden-Delfland besloten de bestemmingsplanprocedure stil te leggen en het alternatief te laten onderzoeken. Om de Westlandvariant te kunnen beoordelen, is een werkgroep samengesteld om het alternatief uit te werken tot op vergelijkbaar niveau als de Bestemmingsplanvariant. Deze werkgroep, bestaande uit betrokken bewoners, betrokken gemeenten, provincie Zuid-Holland en ingenieursbureau Antea Group, heeft onder leiding van een onafhankelijk voorzitter een intensief participatietraject doorlopen. Als resultaat van dit traject is in april 2018 het

		beter scoort dan de verhoogd gelegen ongelijkvloerse kruising. Reclamant stelt dat er bij de bewoners van het gebied meer draagvlak is voor een verdiepte ongelijkvloerse kruising.	vergelijkingsrapport van beide varianten (Antea Group, 18 januari 2018) door Gedeputeerde Staten aangeboden aan Provinciale Staten van Zuid-Holland. Uitkomsten van de vergelijking; voor- en nadelen van verdiepte ligging verbindingsweg Laan van Wateringseveld – N211, verantwoording keuze Wippoldervariant. De Westlandvariant kent als belangrijkste voordelen een beter landschappelijk beeld, minder benodigde maatregelen om hetzelfde geluidsniveau te bereiken en maximaal behoud van de Zwethzone. De belangrijkste nadelen van de Westlandvariant zitten in verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en de kosten voor aanleg, beheer & onderhoud. Ten aanzien van verkeersveiligheid kleven er nadelen aan een onderdoorgang ter plaatse van Laan van Wateringseveld vanwege verminderd zicht voor weggebruikers in de onderdoorgang alsmede een wegverloop waarop moeilijker te anticiperen is voor weggebruikers. Daarbij is de helling vanuit de onderdoorgang over de Zwethbrug relatief steil wat een nadeel vormt voor verkeersafwikkeling. Met al deze factoren is in de besluitvorming rekening gehouden en heeft op 19 december 2018 Provinciale Staten van Zuid-Holland ingestemd met de start van de uitvoeringsfase van de Wippoldervariant. Door in de nadere uitwerking van de Wippoldervariant het geluidsmaatregelenpakket verder te optimaliseren en toch uit te gaan van een asymmetrische verbreding (uitbreiding van de N211 naar het noorden) zoals ook voorgesteld in de Westlandvariant, zijn alsnog belangrijke verbeteringen behaald ten aanzien van geluidsniveau en het maximaal behoud van de Zwethzone. Het definitieve ontwerp is in juni 2020 gepresenteerd aan de omgeving op basis waarvan de Wabo-procedure is doorlopen. Uitgangspunt voor gemeente Westland is te beslissen op de aanvraag zoals nu ingediend. In de procedure is verantwoord dat de Wippoldervariant uitvoerbaar is op de diverse (milieu)aspecten.
9		5. Reclamant stelt dat op het gedeelte tussen de A4 en de brug over de Zweth het aantal motorvoertuigbewegingen het hoogst is, maar de minste geluidwerende	Op basis van wensen vanuit burgerparticipatie en de m.e.r.-beoordeling is in de periode juni 2019 tot oktober 2019 ondermeer ten behoeve van geluid een aantal optimalisaties doorgevoerd in het geluidmaatregelenpakket. De optimalisaties langs de N211 zitten in het gedeelte waar ook de meeste

		maatregelen worden ingezet (een wal van 2 meter hoogte). Reclamant stelt dat het pijnlijk is dat de N222 buiten de scope van de reconstructie ligt en dat hier een wal van twee meter bovenwettelijk wordt aangelegd, terwijl bovenwettelijk niets wordt gedaan op het traject tussen de brug over de Zweth tot de aansluiting A4 waar de meeste verkeersbewegingen zijn.	woningen met een resterende toename vanwege de N211 zijn gelegen (globaal het traject tussen de N222 en de brug over de Molensloot). Het resultaat van de optimalisaties is dat uiteindelijk niet voor 58, maar 28 woningen een hogere waarde vanwege de N211 nodig is. Voor een deel van die 28 woningen is de benodigde hogere waarde lager dan het geval zou zijn op basis van het doelmatig maatregelpakket. De optimalisaties hebben echter niet tot nauwelijks effect voor een aantal woningen aan de Lotsweg, Zwetkade Noord en Zwetkhade Zuid. Vanuit wensen van de bewoners is aanvullend onderzocht wat het effect is van het verhogen van de wal tussen de Zwethbrug en de A4 van 2 naar 4 meter hoog. De ophoging bestaat uit een scherm/schanskorf van 2 meter hoog boven op de wal. Deze ophoging heeft vooral effect voor de woningen aan de Lotsweg en de zijgevels van de woningen aan de Zwethkade Zuid (de maatgevende geluidbelasting wordt op deze woningen op de voorgevel berekend). Het ophogen van de wal leidt er toe dat de geluidbelasting op de woningen aan de Lotsweg beperkt kan worden gereduceerd. Voor 2 woningen betekent dit dat daarmee geen hogere waarde meer benodigd zou zijn. Op basis van deze resultaten is geoordeeld dat het effect van het verhogen van de wal daarmee niet in verhouding staat tot de extra kosten die daarvoor benodigd zijn (en daarmee is sprake van overwegende bezwaren van financiële aard). Het is overigens niet zo dat de N222 volledig buiten de scope van de reconstructie ligt. Vanwege de wijziging van de N211 is ook een wijziging van een deel van de N222 noodzakelijk. In het akoestisch onderzoek is de aanpassing aan de N222 ook onderzocht.
10		6. Reclamant stelt dat de geluidoverlast op locatie inmiddels dermate hoog is dat er sprake is van een ongezonde leefsituatie. Uit herberekeningen, uitgevoerd door Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) d.d. 19 maart 2021, is gebleken dat niet bij 3 woningen, maar bij 14 woningen de gecumuleerde geluidbelasting 60 dB of meer bedraagt.	De NSG stelt dat op 14 woningen de gecumuleerde geluidbelasting 60 dB of meer bedraagt. Dit is het geval wanneer alle woningen in de Zwethzone worden betrokken in het cumulatieve onderzoek en niet wanneer enkel gekeken wordt naar de woningen waarvoor een hogere waarde nodig is en waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een onderzoek naar cumulatieve verplicht is. Omdat voor een deel van deze 14 woningen waarvoor de gecumuleerde geluidbelasting 60 dB of meer bedraagt geen hogere waarde vanwege de N211 nodig is, omdat er daar geen significant projecteffect optreedt, is het provinciale beoordelingskader ten aanzien van de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidbelasting in het akoestisch onderzoek dan ook niet op deze woningen toegepast. De NSG stelt dat de

			vaststelling van hogere waarden moet worden heroverwogen. Wij zien hiertoe geen aanleiding omdat overeenkomstig de beoordelingssystematiek ingevolge het provinciale beoordelingskader in alle volledigheid de effecten op woningen met een hogere waarde vanwege de N211 zijn onderzocht en de cumulatieve effecten voldoen aan de voorwaarden uit de systematiek en aanvaardbaar worden geacht. In Bijlage 1 bij deze Nota van Beantwoording is een uitgebreide toelichting opgenomen over de cumulatieve geluidbelasting en de aanvaardbaarheid daarvan. De eerder gemaakte conclusies wijzigen hier niet door.
11	Reclamant 5	1. Reclamant onderschrijft de doelstelling van het optimaliseren van de bereikbaarheid binnen de regio Haaglanden en stelt dat het voorgelegde ontwerp grotendeels aan de belangen van de leefbaarheid, duurzaamheid en de bijzondere natuurwaarde van de Zwethzone voldoet.	Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
12		2. Reclamant stelt dat de geluidbelasting op de woningen een resterend knelpunt is. Van de 27 woningen waarvoor een hogere geluidsbelasting wordt aangevraagd, bevinden er zich 18 in het oostelijk gedeelte van de Zwethzone. Voor veel woningen wordt het de 3e keer dat een hogere grenswaarde wordt aangevraagd (eerder in 1997 en 2007). De toenemende geluidsbelastingen zijn volgens de reclamant te wijten de verhoogde ligging van de kruising N211 - Laan van Wateringse Veld en het ontbreken van afdoende geluidswerende voorzieningen tussen de brug over de Zweth en de A4.	De verhoogde ligging van de kruising N211 - Laan van Wateringseveld (Wippoldervariant) is na een zorgvuldig besluitvormingstraject de beste variant gebleken (zie beantwoording zienswijze 4.4). Dit ontwerp is akoestisch beoordeeld. In dat onderzoek is ook betrokken het plaatsen van geluidwerende voorzieningen tussen de Zweth en de A4. Zie voor verdere reactie met betrekking tot de geluidswerende voorzieningen tussen de brug over de Zweth tot de aansluiting met de A4 de beantwoording op zienswijze 4.5. Het is overigens niet zo dat de verhoogde ligging van de aansluiting met de Laan van Wateringse Veld de oorzaak is van de toenemende geluidbelastingen. Het aandeel verkeer op de toe- en afrit van de N211 naar de Laan van Wateringse Veld is beperkt ten opzichte van het doorgaand verkeer op de N211. Het doorgaand verkeer op de N211 is dan ook maatgevend voor wat betreft de geluidbelasting vanwege de N211. Wat betreft het voor de derde keer aanvragen van een hogere waarde, het kan

			inderdaad voorkomen dat voor een woning meerde keren een hogere waarde wordt aangevraagd. Een hogere waarde betekent een ontheffing van de grenswaarde, maar deze kan nooit hoger zijn dan de maximaal vast te stellen hogere waarde die geldt op grond van de Wet geluidhinder. De maximaal toelaatbare geluidbelasting is namelijk in de Wet geluidhinder vastgelegd. In de Wet geluidhinder is daarmee een normstelling voor de maximale toelaatbare geluidbelasting opgenomen vanuit het oogpunt van bescherming van het woon- en leefklimaat. Het is overigens niet zo dat een nieuw vast te stellen hogere waarde ook per definitie altijd hoger is dan een eerder vastgestelde hogere waarde. Ook in dit geval zijn de nieuw vast te stellen hogere waarden op verschillende adressen lager dan eerder vastgestelde hogere waarden. Dit heeft te maken met het gegeven dat de geluidbelasting in de heersende situatie lager is dan de eerder vastgestelde hogere waarde. Wanneer sprake is van een eerder vastgestelde hogere waarde geldt namelijk altijd de laagste waarde van de heersende situatie (met een ondergrens van 48 dB) en de eerder vastgestelde hogere waarde als grenswaarde. Voor woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld geldt dat het binnenniveau altijd moet worden geborgd.
13		3. Op basis van uitgevoerde herberekeningen door Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) d.d. 19 maart 2021 kan geconcludeerd worden dat het van alle wegen afkomende verkeersgeluid, zodanig hoog is dat de gezondheid van de bewoners in dit gebied in het geding is. Reclamant verzoekt het aspect cumulatie van geluid opnieuw te beschouwen en de aanvaardbaarheid te beoordelen.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.6.
14		4. Reclamant stelt dat de huidige geluidsbelasting, volgens de Atlas Leefomgeving, nu al wordt gekwalificeerd als matig tot slecht.	In de toelichting bij de Atlas Leefomgeving is aangegeven: "De kaart geeft alleen een ruwe indicatie van de geluidskwaliteit en is niet geschikt om geluidniveaus in het kader van de normstelling uit de Wet Geluidhinder te kunnen toetsen aan de geluidbelasting op de gevel." De contouren die daar zijn weergegeven geven slechts een globaal beeld en zijn niet conform het

			Reken- en meetvoorschrift geluid tot stand gekomen. Om die reden is, conform Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift, akoestisch onderzoek gedaan naar de concrete geluidsbelasting vanwege de reconstructie van de N211.
15		5. Reclamant stelt dat in 2016, met een briefrapport van het RIVM (2016-0090), reeds bekend was dat de berekende waarden in ernstige mate afwijken van de werkelijke geluidsmeting.	Voorop gesteld, de systematiek van GPP's (geluidproductieplafonds), zoals beschreven in het briefrapport van het RIVM, is een systematiek voor de beschouwing van Rijkswegen, en om die reden niet toegepast in het akoestisch onderzoek voor de N211 Wippolderlaan. Voor de wijziging van de N211 (en aansluitende wegen) is de Wet geluidhinder van toepassing. In de Wet geluidhinder zijn grenswaarden en het toetsingskader vastgelegd. Toetsing aan de Wet geluidhinder vindt plaats aan de hand berekende waarden volgens de rekenmethodiek (SRM II) zoals deze in het reken- en meetvoorschrift geluid is vastgelegd. Er wordt jaarlijks op referentiepunten langs rijkswegen gemonitord of het Reken- en meetvoorschrift moet worden bijgesteld.
16		6. Reclamant geeft aan, naast de hoge geluidsbelasting, ook zorgen te hebben over de stikstofdepositie die verbonden is aan de grote hoeveelheid grondverplaatsingen die nodig zijn voor de constructie van de wal voor de toe- en afrit van het viaduct over de N211 en de toegangswegen naar dit viaduct vanuit het Wateringse Veld. Reclamant geeft aan dat de gevolgen voor het Bijzonder Provinciaal landschap onvoldoende zijn onderzocht. Reclamant geeft aan dat het kiezen voor een verdiepte ongelijkvloerse kruising een aanzienlijke hoeveelheid uitstoot van stikstof bespaart.	Voor het project is reeds een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (natuurvergunning) verleend. In overleg met de uitvoerende aannemer wordt de stikstofdepositie in de realisatiefase zo veel als redelijkerwijs mogelijk beperkt. Hierbij wordt nog opgemerkt dat het gebied Midden-Delfland, waar het projectgebied voor een gedeelte onderdeel van uitmaakt, inderdaad is aangewezen als Bijzonder Provinciaal landschap. Deze aanwijzing biedt Midden-Delfland geen bescherming tegen eventuele bijdrage aan de stikstofdepositie in dat gebied.

17	Reclamant 6	1. Reclamant stelt dat er voor de derde keer een hogere grenswaarde wordt aangevraagd voor de woningen in de omgeving van de N211. In het akoestisch onderzoek is volgens reclamant onterecht geen cumulatie met de aanpassing van de A4 berekend.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 5.2 en 4.6.
18		2. Reclamant stelt dat een goede ruimtelijke ordening eist dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en verwijst hierbij naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De beoordeling van de aanvaardbaarheid van de geluidbelasting gaat verder dan het voldoen aan de wettelijke normen en eventuele hogere grenswaarden. De cumulatieve geluidbelasting mag hierbij niet worden vergeten. Reclamant maakt de vertaalslag naar eigen situatie, waarbij reeds sprake is van een hoge geluidbelasting op woning en tuin, waarbij reclamant stelt dat onvoldoende is onderzocht en gemotiveerd waarom een cumulatie van extra geluidbelasting als gevolg van de N211 én A4 samen aanvaardbaar is.	De gecumuleerde geluidbelasting is beschouwd voor die woningen waarvoor dat op grond van de Wet geluidhinder wettelijk ook verplicht is (zie ook de beantwoording van zienswijze 4.6). Hierbij is gekeken naar het gecumuleerde geluid wat optreedt van ondermeer de N211 en de A4. Voor de gecumuleerde geluidbelasting is geen wettelijke grenswaarde opgenomen, er dient door het bevoegd gezag echter wel een oordeel over de aanvaardbaarheid te worden gegeven. De Provincie Zuid-Holland heeft hiervoor een beoordelingskader. Dit kader is ook binnen het akoestisch onderzoek toegepast en hieruit is gebleken dat aan dit beoordelingskader wordt voldaan. Voor de woningen waarvoor een hogere waarde nodig is, geldt tevens nog de verplichting voor de eis aan het binnenniveau. Het binnenniveau, en bescherming tegen geluid in de woning, is daarmee altijd geborgd. Er is daarmee sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
19		3. Uit herberekeningen, uitgevoerd door Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) d.d. 19 maart 2021, is gebleken dat niet bij 3 woningen, maar bij 14 woningen de gecumuleerde geluidbelasting 60 dB of meer bedraagt. Reclamant verzoekt de vaststelling van de hogere grenswaarden	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.6.

		te heroverwegen, waarbij het aspect gezondheid ook meegenomen dient te worden. Reclamant stelt dat indien gecumuleerde geluidbelastingen boven de 53 dB uitkomen, er volgens de GGD, de WHO en het RIVM ernstige geluidshinder optreedt. De maximale gecumuleerde geluidbelasting bedraagt op meerdere woningen meer dan 60 dB. Gesteld kan worden dat sprake is van een ongezond leefklimaat. Er dient een heroverweging van de maatregelen plaats te vinden.	
20		4. Reclamant stelt dat de geluidswerende voorziening tussen de brug over de Zweth en de A4 onvoldoende is om geluid, stikstof en andere stoffen tegen te houden.	In de onderzoeken naar milieu effecten is aangetoond dat het project uitvoerbaar is, rekening houdend met alle geldende normen.
21		5. Reclamant stelt dat in de bestaande situatie al sprake is van lichthinder. De geplande afschermingen zijn niet voldoende om de lichthinder afkomstig van het verkeer en lantaarns/verkeerslichten tegen te houden. Reclamant verzoekt, indien de ongelijkvloerse kruising niet onverdiept wordt aangelegd, afschermende voorzieningen te plaatsen met een hoogte van 4 meter, waardoor lichthinder van straatverlichting, stoplichten en de geplande fly-over af wordt geschermd.	De geluidswal tussen A4 en Zwethbrug is een doelmatige, effectieve maatregel voor het tegengaan van licht- en geluidshinder. Op de Zwethbrug zelf worden schermen met een hoogte van 2 meter als geluidsmaatregel voorzien. Ter plaatse van de aansluiting Laan van Wateringsveld is het zo dat de hoofdrijbanen van de N211 ook al deels worden afgeschermd van de omgeving door de grondlichamen van de hoger gelegen verbindingsweg. Omdat deze verbindingsweg hoger ligt en het verkeer hierover dus hoger komt te rijden ten opzichte van de omgeving worden hier aanvullende maatregelen voorzien voor het tegengaan van licht en geluid door het plaatsen van een scherm op de verbindingsweg en het voorzien van struweelbeplanting langs dit scherm (zie ook beantwoording zienswijze 4.3). De maatregelen zoals omschreven in 4.3 om lichthinder te voorkomen maken onderdeel uit van het definitief ontwerp op basis waarvan vergunning is aangevraagd en gelden daarom als voorwaarde voor realisatie. Deze voorzieningen worden daarom ook voorgeschreven in het contract voor realisatie.

22		6. Reclamant draagt het verdiept aanleggen van de kruising Laan van Wateringse Veld / N211 aan als oplossing voor de genoemde aspecten geluid en lichthinder.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.4.
23		7. Reclamant verzoekt, indien de ongelijkvloerse kruising niet onverdiept wordt aangelegd of de afschermende voorzieningen niet hoger worden gerealiseerd, de geplande doorzichtige geluidschermen in ieder geval ondoorzichtig uit te voeren.	De afschermende voorzieningen zoals deze nu onderdeel uitmaken van de aangevraagde vergunning bieden op basis van de uitgevoerde onderzoeken voldoende afscherming, zowel qua geluid, licht en zichthinder. Uitzondering in dit kader betreft het geluidscherm op de brug van de Molensloot welke in het beeldkwaliteitsplan als transparant was opgenomen. Gemeente en provincie hebben hier het beeldkwaliteitsplan aangepast; dit scherm zal niet transparant worden uitgevoerd, maar dicht. Dit is geborgd in de voorschriften bij de vergunning. Om logica in de beeldkwaliteit te behouden worden de schermen op de Zwethbrug translucient uitgevoerd met beperkte doorlaat van zicht en licht.
24		8. Reclamant geeft aan dat er maar voor 18 van de 28 woningen met een geluidbelasting boven 50 dB budget is voor geluidwerende voorzieningen en vraagt zich af waar het budget is voor de andere 10 woningen.	Het is onduidelijk wat hier door reclamant bedoeld wordt. De genoemde aantallen woningen worden niet herkend vanuit documentatie bijbehorend bij het project. Deze zienswijze wordt daarom ter kennisgeving aangenomen.
25		9. Reclamant stelt geïnformeerd te willen worden over de werkzaamheden tijdens de uitvoeringsfase en de maatregelen die worden genomen om hinder tijdens de uitvoeringsfase te voorkomen.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2.2.
26	Reclamant 7	1. Reclamant staat positief tegenover het voornemen om de N211 te verbeteren.	Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

27		2. Uit herberekeningen, uitgevoerd door Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) d.d. 19 maart 2021, is gebleken dat de gecumuleerde geluidbelasting te hoog is. De te hoge geluidbelasting tast het woongenot aan en brengt ernstige schade aan de gezondheid toe. Reclamant verzoekt het plan aan te passen en een voorwaardelijke verplichting op te nemen in de planregels waardoor de geluidbelasting niet groter wordt.	In de beantwoording van zienswijze 4.6 is toegelicht dat de cumulatieve geluidsbelasting ook na de reconstructie van de N211 aanvaardbaar is. Wij achten een verplichting in de voorschriften van de omgevingsvergunning dan ook niet noodzakelijk.
28		3. Reclamant stelt dat de verwachte groei in het aantal woningen in de Haagse regio niet of onvoldoende is meegenomen in het verkeersonderzoek en hiermee het verkeersonderzoek niet actueel is.	Voor het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het actuele MRDH verkeersmodel. De woningaantallen die zijn opgenomen in dit verkeersmodel zijn vastgesteld volgens opgave van de gemeenten in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het verkeersonderzoek is daarmee gebaseerd op de actuele informatie, ook ten aanzien van woningbouwontwikkelingen.
29		4. Reclamant stelt dat het voornemen een sterke toename van lichthinder in de omgeving met zich meebrengt. Reclamant verzoekt een voorwaardelijke verplichting op te nemen zodat lichthinder zo veel mogelijk wordt beperkt.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen 4.3 en 6.5.
30		5. Reclamant verzoekt een andere constructie van de geluidschermen of ander materiaal te gebruiken waardoor hinder door de overlast van fijnstof en stikstof kan worden voorkomen. Reclamant verzoekt een voorwaardelijke verplichting op te nemen. Tevens geeft reclamant aan een Aerius-	Constructiewijzen en materiaalgebruik voor de geluidschermen hebben geen relevante invloed op fijnstof en stikstofdepositie. Waar het qua ruimte kan is in het ontwerp uitgegaan van geluidwallen. Het beeldkwaliteitsplan gaat uit van schermen opgebouwd met natuurlijke materialen waartegen ook beplanting mogelijk is. Voor het project is reeds een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (natuurvergunning) verleend. In dat kader heeft ook een stikstofdepositie-onderzoek (AERIUS-berekening) plaatsgevonden. Een nieuwe toets aan de Wet natuurbescherming is derhalve niet noodzakelijk. Gelet op

		berekening te missen bij de ter inzage gelegde stukken.	het vorenstaande kunnen wij het verzoek om een voorwaardelijke verplichting op te nemen niet honoreren.
31		6. Reclamant verzoekt de gemeente het voorgestelde alternatief (verdiepte ongelijkvloerse kruising N211 en de Laan van Wateringse Veld) te kiezen.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.4.
32	Reclamant 8	1. Reclamant stelt dat het voornemen een verlies aan uitbreidingsmogelijkheden voor het bedrijventerrein betekent. Reclamant verzoekt de uitbreiding van de bestemming 'Groen' te beperken en de bestaande bestemmingsvlakbegrenzing aan te houden. Reclamant verzoekt, indien dit niet mogelijk is, voldoende compensatie te bieden voor het verlies aan bouwmogelijkheden en het verlies aan uitbreidingsruimte voor het bedrijf zoals overeen is gekomen met de provincie.	In goede afstemming met reclamant is besproken welk deel van het terrein nodig is om de N211 Wippolderlaan voldoende goed in te kunnen passen. Daarbij is het uitgangspunt geweest het benodigde ruimtebeslag zo beperkt mogelijk te houden. Parallel aan de Wabo procedure voor de N211 zijn met reclamant afspraken gemaakt in een koopovereenkomst over uitbreiding van het bouwvlak in oostelijke richting ter compensatie van het gedeelte van het bouwvlak dat langs de N211 als 'groen' wordt bestemd. Een separaat postzegelbestemmingsplan is hiertoe in voorbereiding, om de belangen van reclamant te waarborgen. Er is dan ook per saldo geen sprake van verlies aan bouwmogelijkheden en uitbreidingsruimte.
33		2. Reclamant stelt dat door het verschuiven van de bestaande watergang ruimte tussen de watergang en het bedrijventerrein ontstaat. Reclamant verzoekt, omwille de kwetsbaarheid voor inbraken, tussen de watergang en het bedrijventerrein geen openbaar toegankelijk gebied te realiseren, eventueel met uitzondering van onderhoudsdiensten. Reclamant wenst hier een toezegging van.	In de koopovereenkomst tussen reclamant en Provincie is bepaald dat het bij reclamant in eigendom resterende perceelsgedeelte aan de noordwestzijde zal worden begrensd door een watergang. Er zal dus geen sprake zijn van openbaar terrein tussen het perceel van reclamant en de watergang.
34		3. Reclamant geeft aan gedurende de werkzaamheden en na oplevering van de	De basis voor uitvoering is dat de huidige capaciteit van de N211 en aansluitingen zoveel mogelijk gehandhaafd blijft tijdens de uitvoering van het

		weg, een toename aan sluipverkeer op de Dorpskade te verwachten, wat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Reclamant verzoekt maatregelen te nemen waardoor sluipverkeer over de Dorpskade wordt verminderd ten tijde van- en na de werkzaamheden. Tevens verzoekt reclamant de verkeerssituatie bij de Dorpskade veiliger te maken, door onder andere hier een 30 km zone uit te breiden en deze maximum snelheid te handhaven.	werk. Dit wordt in het realisatiecontract vastgelegd. Dit om verkeershinder op de N211 door uitvoering van het werk te minimaliseren en daarmee ook toename van sluipverkeer te voorkomen. Na realisatie van de werkzaamheden zal minder sluipverkeer gebruik maken van het onderliggend wegennet, omdat de doorstroming op de N211 verbeterd is. Gemeente Westland en gemeente Midden-Delfland hebben onderling contact over het sluipverkeer gedurende de realisatiefase. Om een goed beeld te krijgen van de verkeersintensiteit en snelheden zullen er op meerdere momenten, zowel voorafgaand aan als tijdens de uitvoeringswerkzaamheden, tellussen worden aangebracht. Indien blijkt dat tijdens de uitvoeringswerkzaamheden het sluipverkeer voor veel overlast zorgt voor de bewoners en ondernemers in het gebied, werken gemeenten in onderling overleg een scenario uit om hinder te verminderen.
35		4. Reclamant verzoekt het geluidsonderzoek uit te breiden met de geluidsoverlast als gevolg van het verkeer over de Dorpskade, dat als gevolg van het voornemen over een langere tijd toeneemt.	In het akoestisch onderzoek is een onderzoek conform de Wet geluidhinder uitgevoerd voor wegen waar sprake is van een fysieke wijziging. Hierbij wordt een vergelijk gemaakt tussen de huidige situatie en de toekomstige plansituatie. Omdat er geen fysieke wijzigingen aan de Dorpskade plaatsvinden is deze weg niet specifiek in het onderzoek betrokken zoals wel het geval is voor de N211, de N222, Laan van Wateringse Veld en Wateringveldseweg. De Dorpskade is wel meegenomen in het onderzoek naar cumulatie voor woningen waar een hogere waarde nodig is. Verder is de Dorpskade in het zogenoemde onderzoek naar uitstraling (treden er vanwege de voorgenomen aanpassingen ook significante effecten op andere wegen dan de aan te passen wegen op) beschouwd. Hieruit is naar voren gekomen dat er geen sprake is van een significant effect.
36		5. Reclamant verzoekt de afscheiding op de afrit van beide viaducten over de N211 lichtdicht te maken, zodat lichthinder (strijklicht) van afrijdende auto's voorkomen wordt.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 6.5 en 6.7.

37	Reclamant 9	1. Reclamant geeft aan dat het voorliggende ontwerp goeddeels een oplossing biedt voor de leefbaarheid, duurzaamheid en natuurwaarden van de Zwethzone.	Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
38		2. Reclamant stelt dat de geluidsdruk een wissel trekt op de leefbaarheid. De verhoogde ongelijkvloerse kruising voor een aansluiting op de Laan van Wateringse veld is daar debet aan.	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.2.
39		3. Reclamant stelt dat de verlichting op het viaduct en koplampen van (vracht) verkeer een aanslag op de leefbaarheid en natuurwaarde zullen betekenen.	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.3.
40		4. Reclamant geeft aan dat de lage geluidwerende maatregelen vanaf de brug over de Zweth tot de aansluiting aan de A4 onder de maat zijn in vergelijking met het overige gedeelte van het traject, terwijl op dit deel van het tracé wel sprake is van het hoogste aantal verkeersbewegingen. Reclamant meent dat er argumenten zijn om meer geluidwerende maatregelen toe te passen vanaf de brug over de Zweth tot aan de A4. Reclamant stelt dat de huidige geluidswerende wal van 2 meter hoogte minimaal dient worden te verhoogd tot een hoogte die een verhoging van de grenswaarde voorkomt. Reclamant verzoekt de geluidwerende maatregelen vanaf de brug over de Zweth tot de	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.5.

		aansluiting met de A4 te vervangen door geluidwerende voorzieningen van dusdanige hoogte en constructie dat de bestaande grenswaarden niet verhoogd behoeven te worden.	
41		5. Reclamant geeft aan dat de Burgerparticipatie Zwethzone na april 2018 niet voldoende betrokken is in het ontwerpproces. Er zijn nog enkele informatiemomenten geweest, waarbij de keuze voor de Westlandvariant (twee verdiepte liggingen) al uitgesloten was, doordat de alignementen definitief door de provincie was vastgelegd. Reclamant stelt dat vervolgens het ontwerp naar het noorden is verschoven, waardoor de Wippolderlaan nu geheel op het horizontale alignement van de Westlandvariant is komen te liggen. Hiermee is de eerder door de Statenvergadering vastgestelde alignement aanzienlijk gewijzigd. Reclamant stelt, nu de provincie het verticale en horizontale alignement heeft losgelaten, er mogelijkheid is om de verdiepte ligging opnieuw te beschouwen en wijst daarbij op diverse voordelen die dat zou bieden ten opzichte van de Wippoldervariant. Ook geeft reclamant aan hoe eerder aangegeven nadelen van een verdiepte ligging ondervangen zouden kunnen worden.	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.4.

42		6. Reclamant stelt dat onvoldoende geluidswerende voorzieningen tussen de brug over de Zweth en de A4 de oorzaak zijn van de verhoogde grenswaarde van de woning van reclamant. Reclamant stelt dat de verdiepte ligging van het kruispunt in het akoestisch onderzoek geheel niet is onderzocht als bronmaatregel. Ook is er geen deugdelijk onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om betere geluidswerende voorzieningen tussen de brug over de Zweth en de A4 te treffen. Op basis hiervan noemt reclamant het ontwerpbesluit incompleet en onzorgvuldig.	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.5. Bij de variantenafweging tussen Westlandvariant en Bestemmingsplanvariant was geluid een van de criteria waarop de varianten zijn vergeleken. Beide varianten zijn daarom qua geluid onderzocht. Gekozen is voor de Wippoldervariant waarbij in de uitwerking het pakket van geluidsmaatregelen verder is geoptimaliseerd om de geluidseffecten terug te dringen, vergelijkbaar met de Westlandvariant. De verdiepte ligging van het kruispunt is dus niet onderzocht als bronmaatregel van de Wippoldervariant op basis waarvan het akoestisch onderzoek is uitgevoerd, omdat dit een ontwerpwijziging betreft. Bronmaatregelen die vanuit akoestiek beschouwd worden zijn met name in de sfeer van stiller wegdek of een snelheidsverlaging.
43		7. Reclamant stelt dat de gecumuleerde geluidbelasting volgens de NSG onjuist is vastgesteld en zorgt voor onaanvaardbare geluidshinder. Er wordt gesteld dat dit aspect opnieuw moet worden beschouwd en op aanvaardbaarheid moet worden beoordeeld. Reclamant stelt dat de gezondheid van bewoners in het geding is. Reclamant stelt dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij de keuze van maatregelen rekening gehouden had moeten worden met cumulatie.	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.6.
44		8. Reclamant verwijst naar de notitie van de NSG, waaruit zou blijken dat, in het akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de N211, voor een behoorlijk aantal woningen geen rekenpunten waren aangebracht, ondanks dat deze woningen wel binnen het	De NSG heeft ten onrechte opgemerkt dat niet alle woningen in het aandachtsgebied zijn meegenomen. Dit is wel degelijk gedaan. Wel zijn in het model waarmee de cumulatieberekeningen zijn uitgevoerd enkel de rekenpunten opgenomen op woningen waarvoor een hogere waarde nodig is op grond van de Wet geluidhinder (zie ook de reactie op zienswijze 4.6). De NSG stelt dat een heroverweging van maatregelen dient plaats te vinden

		akoestisch aandachtsgebied zijn gelegen. Vervolgens geeft reclamant aan dat deze ontbrekende woningen in de rapportage van oktober 2020 wel zijn opgenomen. Op dit punt wordt verheldering gevraagd aan provincie Zuid-Holland.	waarbij alle woningen en gevels beschouwd worden. Dat eerste, waarbij alle woningen beschouwd worden, is reeds gedaan. Het tweede, het betrekken van alle gevels is niet wettelijk verplicht. In het onderzoek naar de effecten van de aanpassing van de N211 zijn de voor de N211 relevante en maatgevende gevels betrokken in het onderzoek.
45	Reclamant 10	1. Reclamant geeft aan dat het voorliggende ontwerp goeddeels een oplossing biedt voor de leefbaarheid, duurzaamheid en natuurwaarden van de Zwethzone.	Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
46		2. Reclamant stelt dat de geluidsdruk een wissel trekt op de leefbaarheid. De verhoogde ongelijkvloerse kruising voor een aansluiting op de Laan van Wateringse veld is daar debet aan.	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.2.
47		3. Reclamant stelt dat de verlichting op het viaduct en koplampen van (vracht) verkeer een aanslag op de leefbaarheid en natuurwaarde zullen betekenen.	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.3.
48		4. Reclamant geeft aan dat de lage geluidwerende maatregelen vanaf de brug over de Zweth tot de aansluiting aan de A4 onder de maat zijn in vergelijking met het overige gedeelte van het traject, terwijl op dit deel van het tracé wel sprake is van het hoogste aantal verkeersbewegingen. Reclamant meent dat er argumenten zijn om meer geluidwerende maatregelen toe te passen vanaf de brug over de Zweth tot aan de A4. Reclamant stelt dat de huidige	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.5.

		geluidswerende wal van 2 meter hoogte minimaal dient worden te verhoogd tot een hoogte die een verhoging van de grenswaarde voorkomt. Reclamant verzoekt de geluidwerende maatregelen vanaf de brug over de Zweth tot de aansluiting met de A4 te vervangen door geluidwerende voorzieningen van dusdanige hoogte en constructie dat de bestaande grenswaarden niet verhoogd behoeven te worden.	
49		5. Reclamant geeft aan dat de Burgerparticipatie Zwethzone na april 2018 niet voldoende betrokken is in het ontwerpproces. Er zijn nog enkele informatiemomenten geweest, waarbij de keuze voor de Westlandvariant (twee verdiepte liggingen) al uitgesloten was, doordat de alignementen definitief door de provincie was vastgelegd. Reclamant stelt dat vervolgens het ontwerp naar het noorden is verschoven, waardoor de Wippolderlaan nu geheel op het horizontale alignement van de Westlandvariant is komen te liggen. Hiermee is de eerder door de Statenvergadering vastgestelde alignement aanzienlijk gewijzigd. Reclamant stelt, nu de provincie het verticale en horizontale alignement heeft losgelaten, er mogelijkheid is om de verdiepte ligging opnieuw te beschouwen en wijst daarbij op diverse voordelen die dat zou bieden ten opzichte van de Wippoldervariant. Ook	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.4.

		geeft reclamant aan hoe eerder aangegeven nadelen van een verdiepte ligging ondervangen zouden kunnen worden.	
50		6. Reclamant stelt dat onvoldoende geluidswerende voorzieningen tussen de brug over de Zweth en de A4 de oorzaak zijn van de verhoogde grenswaarde van de woning van reclamant. Reclamant stelt dat de verdiepte ligging van het kruispunt in het akoestisch onderzoek geheel niet is onderzocht als bronmaatregel. Ook is er geen deugdelijk onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om betere geluidswerende voorzieningen tussen de brug over de Zweth en de A4 te treffen. Op basis hiervan noemt reclamant het ontwerpbesluit incompleet en onzorgvuldig.	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.5 en 9.6.
51		7. Reclamant stelt dat de gecumuleerde geluidbelasting volgens de NSG onjuist is vastgesteld en zorgt voor onaanvaardbare geluidshinder. Er wordt gesteld dat dit aspect opnieuw moet worden beschouwd en op aanvaardbaarheid moet worden beoordeeld. Reclamant stelt dat de gezondheid van bewoners in het geding is. Reclamant stelt dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij de keuze van maatregelen rekening gehouden had moeten worden met cumulatie.	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.6.
52		8. Reclamant verwijst naar de notitie van de NSG, waaruit zou blijken dat, in het	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 9.8.

		akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de N211, voor een behoorlijk aantal woningen geen rekenpunten waren aangebracht, ondanks dat deze woningen wel binnen het akoestisch aandachtsgebied zijn gelegen. Vervolgens geeft reclamant aan dat deze ontbrekende woningen in de rapportage van oktober 2020 wel zijn opgenomen. Op dit punt wordt verheldering gevraagd aan provincie Zuid-Holland.	
53	Reclamant 11	1. Reclamant geeft aan dat sinds 1997 de geluidnormen voor hun woning al twee maal zijn verhoogd en nu een voorstel voor ligt voor een derde verhoging. Reclamant verbaast zich erover dat het mogelijk is om een vastgestelde maximale geluidnorm te verhogen, aangezien de norm dus niet een absoluut maximum aangeeft. Reclamant vraagt zich af welke bescherming de overheid de burger nog biedt.	Voor de reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 5.2. Ter aanvulling op die beantwoording: Een hogere waardenbesluit heeft een aparte procedure waartegen rechtsbescherming openstaat.
54		2. Reclamant verbaast zich over de berekende geluidstoename en het feit dat er wordt aangegeven dat dit op een bepaalde gevel van de woning is berekend, terwijl op diverse gevels sprake is van hoge geluidsbelasting ten gevolge van diverse projecten. Reclamant geeft daarnaast aan dat er geen rekening is gehouden met de geluidtoename vanwege de verdubbeling van de verkeersdrukten op de Westlandroute. Ook stelt reclamant dat er geen rekening is gehouden met de	In het akoestisch onderzoek zijn de maatgevende gevels betrokken (zie ook de beantwoording van zienswijze 9.8). Het meenemen van alle gevels had niet tot andere resultaten en een andere maatregelenafweging geleid. Naar aanleiding van de zienswijzen is ten behoeve van een zorgvuldige beoordeling nog meer detail gezet op het onderzoek naar cumulatie voor de woningen waarvoor een hogere waarde benodigd is. Daar waar relevant zijn extra beoordelingspunten opgenomen om de gecumuleerde geluidbelasting op deze woningen nauwkeuriger in beeld te brengen. Dit heeft echter niet tot een andere beoordeling van de gecumuleerde geluidbelasting geleid. Zie daarvoor ook de beantwoording bij zienswijze 4.6. Kassen en andere gebouwen zijn wel degelijk in het geluidmodel opgenomen en derhalve ook meegenomen in de berekening van de geluidbelasting. In de figuren in de bijlagen van het akoestisch onderzoek zijn naast de gehanteerde

		weerkaatsing van geluid tegen de kassen in de omgeving.	toetspunten ook de ingevoerde gebouwen weergegeven. Voor wat betreft de verkeerscijfers is gebruik gemaakt van het actuele verkeersmodel, in afstemming met het project A4. Dat verkeersmodel bevat de meest actuele verkeerscijfers, ook van de Westlandroute.
55		3. Reclamant vraagt zich af waarom de verschillende lawaaibronnen afzonderlijk van elkaar worden benoemd en niet bij elkaar worden opgeteld. Reclamant stelt dat hierdoor de gezondheid van bewoners in het geding komt.	De methode voor het bepalen van cumulatieve geluidbelasting is wettelijk verankerd en in het uitgevoerde akoestisch onderzoek gevolgd. Wanneer vanwege één van de bronnen de voorkeurswaarde wordt overschreden, en een besluit tot het verlenen van een hogere waarde nodig is, dan wordt het geluid van andere relevante geluidbronnen wel betrokken en wordt de cumulatie van geluid beschouwd. Van het gecumuleerde geluidniveau dient vervolgens beoordeeld te worden in hoeverre dit aanvaardbaar wordt geacht. Een wettelijke grenswaarde is hiervoor niet opgenomen. De provincie Zuid-Holland heeft hiervoor een beoordelingskader welke in het uitgevoerde akoestische onderzoek is toegepast.
56		4. Reclamant verzoekt om de plannen zodanig te wijzigen dat op elk van de Wippolderlaan, A4 en Westlandroute de verdubbeling van de verkeersdrukke niet gaat leiden tot een ongezonde overschrijding van de maximale geluidnormen. Reclamant geeft aan dat dit bereikt kan worden door het toevoegen van een pakket aan geluidswerende maatregelen.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.5.
57	Reclamant 12	1. Reclamant geeft aan dat het benzinestation volgens de provincie zal moeten wijken, gelet op de beoogde reconstructie van de N211. Reclamant geeft aan dat in juni 2016 het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage is gelegd, waarop een inspraakreactie is ingediend	Bij de ontwerpuitwerking vanaf 2016 naar ontwerpbestemmingsplan in december 2016, op basis van het genomen uitvoeringsbesluit destijds in 2015, is de aansluiting van de verzorgingsplaats een belangrijk aandachtspunt geweest. Daarbij is primair gezocht naar een mogelijke oplossing om de verzorgingsplaats zo dicht mogelijk bij de huidige locatie aan te sluiten. Het rapport van Aveco de Bondt is hierbij ook in ogenschouw genomen. De moeilijkheid kwam vooral voort uit de opgave een grote verkeerstrook vanaf

	door reclamant. Hierin is aangegeven dat er mogelijkheden zijn een nieuw tankstation in de plannen op te nemen. Er wordt verwezen naar een rapport van Aveco de Bondt van februari 2016. In december 2016 is het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd, waarin het tankstation met wegrestaurant zouden worden verplaatst naar een locatie ten zuidwesten van de bestaande locatie. Reclamant heeft destijds een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan, waarmee reclamant duidelijk wilde maken dat de ontsluiting van de alternatieve locatie op een betere wijze zou kunnen plaatsvinden. Provincie was voornemens het bestemmingsplan in 2017 vast te stellen.	de N222 richting de N211 oost vlot en veilig af te kunnen wikkelen en daartussen de verzorgingsplaats veilig aan te kunnen sluiten. De ligging tussen de aansluiting van de N222 en het weefvak vanaf het puntstuk van de toerit N222 naar N211 en de Dorpskade geeft dwangpunten waarbinnen die aansluiting moest plaatsvinden. Zo was de aansluiting met een toerit vanaf de verzorgingsplaats invoegend op het weefvak zoals deze wordt beschreven in de rapportage van Aveco de Bondt niet mogelijk (veilig) binnen de geldende normen en richtlijnen. Uiteindelijk is een weefvak oplossing ontworpen voor ontsluiting van de verzorgingsplaatsen en is deze meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan van destijds. Het gehele ontwerp is, parallel aan het proces van uitwerking en vergelijking van Bestemmingsplanvariant en Westlandvariant, in oktober 2017 onderworpen aan een verkeersveiligheidsaudit door RoyalHaskoningDHV. Hierin werd de ontsluiting, welke van toepassing was in zowel de Bestemmingsplanvariant als de Westlandvariant, beoordeeld als 'Ernstige Afwijking' c.q. verkeersonveilig. Daarop is in 2018 nogmaals een onderzoek gestart naar mogelijkheden voor aansluiting van de verzorgingsplaats langs de N211 in het projectgebied. Hierin zijn o.a. ook de mogelijkheden onderzocht van aansluiting van de verzorgingsplaats ter plaatse van de Laan van Wateringseveld welke ook is benoemd in de rapportage van Aveco de Bondt. In de variantenstudie (Antea Group, 1 oktober 2018) zijn 7 ontsluitingsvarianten met elkaar vergeleken op de criteria verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, ruimtelijke impact (geluid, water, externe veiligheid, impact Zwethzone en landschappelijke inpassing) en financiële impact. Uit het onderzoek blijkt dat een verkeersveilige inpassing van de verzorgingsplaats op of nabij de huidige locatie niet haalbaar is. Ook op andere criteria dan verkeersveiligheid wordt het handhaven van de verzorgingsplaats op of nabij de huidige locatie veelal negatief beoordeeld. Hieruit volgt het besluit de verzorgingsplaats op te heffen hetgeen aanleiding heeft gegeven tot het herinrichten van de Zwethzone op deze locatie. De variantenstudie uit oktober 2018 is gedeeld met reclamanten en ook mondeling aan hen toegelicht. Eveneens is de mogelijkheid onderzocht om de verzorgingsplaats elders in de gemeente Westland een plek te geven. Hieruit is gebleken dat er geen locatie
--	---	---

			binnen de gemeente Westland geschikt is gevonden om een soortgelijke exploitatie met een gelijke aard en omvang te kunnen plaatsn.
58		2. Reclamant geeft aan dat in mei 2017 Burgerparticipatie de Zwethzone een alternatief ontwerp heeft ingediend, waarin een tankstation ingepast kan worden. De provincie heeft dit ontwerp onderzocht en een vergelijkingsrapport opgesteld. De provincie heeft in oktober 2018 gekozen voor een combinatie van de twee varianten (de Wippoldervariant), waarbij het tankstation niet meer zal terugkeren. Deze keuze kwam als een onwelkome verrassing voor reclamant.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van reactie 4.4 en 12.1.
59		3. Reclamant heeft in november 2018 een second opinion laten opstellen door Aveco de Bondt, waaruit een volgens reclamant haalbare variant naar voren komt waarbij het tankstation behouden kan blijven. Reclamant heeft nooit reactie ontvangen op dit verzoek en uit het Statenbesluit van 19 december 2018 valt niet op te maken of het rapport is meegenomen in de afwegingen. Reclamant stelt dat de belangen van het tankstation meegenomen hadden moeten worden en stelt daarnaast dat er een variant gerealiseerd kan worden waarbij het tankstation behouden of verplaatst kan worden.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van reactie 12.1.
60		4. Reclamant stelt dat er sprake is van een onevenredige belangenafweging. Uit het ontwerpbesluit volgt niet of en hoe de	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van reactie 4.4 en 12.1.

		belangen van reclamant als huurder en exploitant van het tankstation zijn meegenomen in de besluitvorming. Reclamant keurt dit af en stelt dat er geen deugdelijke belangenafweging en motivering ten grondslag liggen aan het ontwerpbesluit. Het ontwerpbesluit is hiermee in strijd met Artikel 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht volgens reclamant.	
61	Reclamant 13	1. Reclamant geeft aan dat in het ontwerp van de omgevingsvergunning het tankstation de verzorgingsplaats van reclamant niet meer is opgenomen. Reclamant verzoekt om alsnog af te zien van het wegbestemmen van het bestaande tankstation.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar 4.4, waarin het besluitvormingsproces is toegelicht. Er is in het ontwerp geen ruimte mogelijk gebleken voor een veilige inpassing van de verzorgingsplaats (zie ook de beantwoording van zienswijze 12.4).
62		2. Reclamant stelt dat het niet mogelijk is een bestaand bedrijf met een geldende bestemming via een omgevingsvergunning 'weg te bestemmen'. Reclamant geeft aan dat alleen het vaststellen van een bestemmingsplan daarvoor een geëigende procedure is.	Het is correct dat een wabovergunning enkel ziet op het toestaan van een afwijking ten opzichte van het geldende bestemmingsplan. De bestemming wijzigt hierdoor inderdaad niet. De toepassing hiervan leidt echter in dit concrete geval ertoe dat het niet meer mogelijk is om het bestaande bedrijf te continueren. Dit is in de afwegingen onderkend en onderzocht (zie hiervoor ook de beantwoording onder 12.1). Op dit moment is PZH in overleg met de reclamant over de vervolgstappen.
63		3. Reclamant stelt dat er ten onrechte onvoldoende onderzoek is gedaan naar de vraag of het strikt noodzakelijk is het tankstation te doen laten verdwijnen. Er is tevens volgens reclamant onvoldoende onderzoek gedaan naar de vraag of het tankstation op het perceel of de nabijheid daarvan behouden kan blijven of	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van de reacties 4.4. en 12.1.

		uitgeplaatst kan worden naar een andere locatie. Er is ten onrechte niet het uiterste gedaan om het bedrijf te kunnen behouden.	
64		4. Reclamant vraagt zich af of terecht wordt geconcludeerd dat voor het besluit geen MER-plicht geldt.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van reactie 1.1.
65		5. Reclamant vraagt zich af of de invoer in de berekeningen voor de stikstofgevolgen wel juist en volledig zijn geweest en of niet ten onrechte gebruik is gemaakt van de het rekenmodel voor wegen (SRM2). Reclamant vraagt zich af of de rechtspraak van de Raad van State en van het Europese Hof van Justitie voldoende in acht zijn genomen. Reclamant stelt dat vragen rondom stikstof en MER-plicht nauw met elkaar samen hangen.	Voor het project is reeds een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (natuurvergunning) verleend. Een nieuwe toets aan de Wet natuurbescherming is derhalve niet noodzakelijk. Er kan in geval van een plan sprake zijn van een relatie tussen de m.e.r.-procedure en stikstof als daarvoor een passende beoordeling uitgevoerd moet worden. Dat geldt niet voor een project, zoals hier aan de orde.
66	Reclamant 14	1. Reclamant stelt dat er voor de derde keer een hogere grenswaarde wordt aangevraagd voor de woningen in de omgeving van de N211. Daarbij is in het akoestisch onderzoek volgens reclamant onterecht geen cumulatie met de aanpassing van de A4 berekend.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van de reacties 5.2 en 4.6.
67		2. Reclamant stelt dat een goede ruimtelijke ordening eist dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en verwijst hierbij naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De beoordeling van de	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van reactie 6.2 en 4.6.

		aanvaardbaarheid van de geluidbelasting gaat verder dan het voldoen aan de wettelijke normen en eventuele hogere grenswaarden. De cumulatieve geluidbelasting mag hierbij niet worden vergeten. Reclamant maakt de vertaalslag naar eigen situatie, waarbij reeds sprake is van een hoge geluidbelasting op woning en tuin, waarbij reclamant stelt dat onvoldoende is onderzocht en gemotiveerd waarom een cumulatie van extra geluidbelasting als gevolg van de N211 én A4 samen aanvaardbaar is.	
68		3. Uit herberekeningen, uitgevoerd door Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) d.d. 19 maart 2021, is gebleken dat niet bij 3 woningen, maar bij 14 woningen de gecumuleerde geluidbelasting 60 dB of meer bedraagt. Reclamant verzoekt de vaststelling van de hogere grenswaarden te heroverwegen, waarbij het aspect gezondheid ook meegenomen dient te worden. Reclamant stelt dat indien gecumuleerde geluidbelastingen boven de 53 dB uitkomen, er volgens de GGD, de WHO en het RIVM ernstige geluidshinder optreedt. De maximale gecumuleerde geluidbelasting bedraagt op meerdere woningen meer dan 60 dB. Gesteld kan worden dat sprake is van een ongezond leefklimaat. Er dient een heroverweging van de maatregelen plaats te vinden.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.6.

69		4. Reclamant stelt dat er lichthinder zal optreden op zijn woning en tuin als gevolg van het doorzichtige geluidsscherm dat geplaatst wordt boven de Molensloot. Reclamant heeft bezwaren tegen de doorzichtigheid van de geluidsschermen en benoemt aanvullend twee oplossingen: 1. kruising Laan van Wateringse Veld met N211 verdiept aanleggen. 2. plaats afschermde voorzieningen van 4 meter hoog.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 6.7. Het scherm over de Molensloot zal niet transparant worden uitgevoerd, maar dicht. Dit is geborgd in de voorschriften bij de vergunning.
70		5. Reclamant geeft aan dat er maar voor 18 van de 28 woningen met een geluidbelasting boven 50 dB budget is voor geluidwerende voorzieningen en vraagt zich af waar het budget is voor de andere 10 woningen.	Het is onduidelijk wat hier door reclamant bedoeld wordt. De genoemde aantallen woningen worden niet herkend vanuit documentatie bijbehorend bij het project. Deze zienswijze wordt daarom ter kennisgeving aangenomen.
71		6. Reclamant stelt dat er tijdens de uitvoeringsfase hinder zal ontstaan. Onduidelijk is op welke manier voorkomen wordt dat trillingen als gevolg van heiwerkzaamheden schade veroorzaken aan de woning van reclamant. Reclamant vraagt zich tevens af hoe voorkomen gaat worden dat de nachtrust verstoord wordt door geluidoverlast en lichthinder.	De door reclamant aangegeven punten hebben betrekking op de uitvoeringsfase van het project. Deze maken onderdeel uit van de verdere fasen van het project en niet van de procedure tot verlenen van de omgevingsvergunning. Het voorkomen van schade aan woningen door de werkzaamheden heeft uiteraard alle prioriteit en aandacht. De verwachting is dat vanwege een zorgvuldige uitvoering van schade geen sprake zal zijn. Voorafgaand aan uitvoering van de werkzaamheden wordt op basis van onderzoek en analyse beschouwd wat de invloed van de werkzaamheden is ten opzichte van de omgeving. Op basis hiervan worden de werkzaamheden, methoden en moment van uitvoering ontworpen en voorbereid binnen de vereisten om schade te voorkomen en hinder te minimaliseren. Gedurende deze voorbereiding wordt de omgeving nader geïnformeerd en betrokken. Mocht onverhoopt toch schade ontstaan als gevolg van grond- of

			bouwwerkzaamheden, is in beginsel degene die de schade daadwerkelijk heeft veroorzaakt, daarvoor aansprakelijk. Dat is de uitvoerder van de werkzaamheden of zijn/ haar opdrachtgever. Om te kunnen constateren of er schade is als gevolg van grond- of bouwwerkzaamheden is het noodzakelijk om de staat van bestaande bouwwerken vast te leggen zoals deze is vóór aanvang van de werkzaamheden. Dit onderzoek wordt door de uitvoerder verricht en vastgelegd in een zogenaamde nulmeting. Hierbij wordt rekening gehouden met alle reeds bestaande schade, zettingen, scheurvorming etc. Mocht er na de opname schade ontstaan, dan is de nulmeting een middel om aan te tonen dat er schade is ontstaan.
72		7. Reclamant stelt dat de werkzaamheden leiden tot stagnerend verkeer op de N211 en daarmee sluipverkeer tijdens de realisatiefase in de hand werkt. Ook in de huidige situatie is sluipverkeer al een probleem. Hoe wordt het sluipverkeer tegen gegaan en voorkomen dat de verkeersonveiligheid toeneemt?	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 8.3.
73		8. Reclamant geeft aan dat door de reconstructie van de N211 een gedeelte van de recreatiezone Zwethzone en het natuurgebied verdwijnt. Reclamant stelt dat door het nieuwe viaduct aan de zuidzijde van het bestaande viaduct te plannen, er een groot gedeelte van het toekomstige park verloren zal gaan. Gelet op de ruimtelijke kwaliteit is de verbreding van het voorgestane viaduct aan de noordzijde een betere keuze.	Het ontwerp van de Wippoldervariant voorziet in een verbreding van de bestaande weg naar het noorden. Zo wordt de Zwethbrug enkel naar het noorden verbreed en is de aansluiting bij de Laan van Wateringsveld zodanig dat de Zwethzone maximaal wordt ontzien door de hoofdrijbanen naar het noorden te verbreden. Het huidige totale oppervlak van de Zwethzone wordt daarmee niet verkleind. Daarbij omvat het project maatregelen om de kwaliteit van de Zwethzone te verbeteren qua recreatieve mogelijkheden en structuren, qua ecologische inrichting en landchappelijke inpassing.
74	Reclamant 15	1. Reclamant geeft aan geen bezwaar te hebben tegen de Reconstructie N211, maar wel bezwaar te hebben tegen de	De beoogde situatie is akoestisch onderzocht en uitvoerbaar gebleken. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting vanwege de N211 op de woning van reclamant 49 dB. De reconstructie van de N211 heeft tot gevolg dat de

		toename van geluidbelasting op de woning en de gehele Zwethzone.	geluidbelasting in de toekomstige situatie met de inzet van maatregelen 50 dB bedraagt. Het treffen van aanvullende maatregelen om de geluidbelasting nog verder te reduceren is niet doelmatig bevonden en stuit op overwegende bezwaren van financiële aard. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 54 dB.
75		2. Reclamant geeft aan de zienswijze van Burgerparticipatie Zwethzone te onderschrijven, waarin wordt ingegaan op het voorstel voor een verdiept aangelegde kruising bij de Laan van Wateringse Veld en een betere geluidswering tussen de Zweth en de A4. Reclamant maakt zich zorgen over de cumulatie van geluid en geeft aan dat met deze voorgestelde wijzigingen de leefbaarheid minder schade op zal lopen.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van de reacties 4.4 t/m 4.6.
76	Reclamant 16	1. Reclamant stelt dat in het nieuwe ontwerp een verkeerslicht is opgenomen voordat kan worden ingevoegd op de N211 – A4. Bij grote drukte kan op de toerit naar dit verkeerslicht een file tot aan (en voor) de rotonde in de wijk ontstaan. Reclamant verzoekt nader inzicht over wat de simulatie aantoont op dit punt. In de huidige situatie zijn er drie opstelplaatsen, in het ontwerp is er slecht één.	Het verschil tussen de huidige situatie (3 opstelstroken) en nieuwe situatie (1 opstelstrook) ligt in het feit dat de nieuwe situatie ongelijkvloers is de bestaande VRI niet meer nodig is. In de huidige situatie kruist het verkeer uit de Laan van Wateringseveld met het doorgaand verkeer op de hoofdrijbanen van de N211. Met het nieuwe ontwerp met een ongelijkvloerse kruising worden deze verkeerstromen ontvlochten en verbetert daardoor de verkeersafwikkeling. Het verkeer van de Laan van Wateringsveld richting de N211 west kan na de rotonde vrij afstromen zonder verkeerslicht. Het verkeer vanaf de Laan van Wateringsveld richting de A4 komt langs een verkeerslicht om veilig en goed te kruisen met verkeer dat komt van de N211 west en naar Laan van Wateringsveld wil. Deze laatste verkeersstroom is relatief zeer beperkt vraagt dus weinig tijd in de verkeersregeling. Het ontwerp is dan ook toereikend.
77		2. Reclamant stelt dat er onveilige verkeerssituaties in de wijk kunnen ontstaan doordat bestuurders die de	Het niet direct kunnen keren via de rotonde is bewust zo ontworpen vanwege verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op de rotonde. De rijstrook langs de rotonde is daarom fysiek gescheiden van de rotonde. Verkeer dat verkeerd

		verkeerde afslag nemen (en onbedoeld de wijk inrijden) niet direct via de rotonde weer kunnen keren, maar eerst de wijk in moeten rijden. Reclamant vraagt zich af, of de rijstrook echt langs de rotonde gaat. En of deze inrichting niet tot gevaarlijke situaties kan leiden.	rijdt, heeft de mogelijkheid veilig te keren bij de Paul Steenbergelaan. Door duidelijke bewegwijzering aan te brengen wordt verkeerd rijden zoveel mogelijk voorkomen.
78		3. Reclamant stelt dat indien een calamiteit zich voordoet op de toerit naar de N211-A4, er voor autoverkeer geen mogelijkheid is om de wijk te verlaten richting de A4. Ook kunnen nood- en hulpdiensten de calamiteit mogelijk niet bereiken. Reclamant verzoekt inzicht in hoe bij een calamiteit op de toerit wordt omgegaan, waarbij de situatie zich voor kan doen dat nood- en hulpdiensten niet de toerit kunnen bereiken.	Er is een vlucht+bergingszone op deze toerit naar de N211 die gebruikt kan worden voor verkeersdoorstroom en calamiteitendiensten wanneer de situatie die vereist. Dit geeft tevens de hulpdiensten de mogelijkheid om via de N211 een ongeval op het viaduct te bereiken. Ook bestaat het alternatief om verkeer om te leiden richting de aansluiting bij de N222.
79	Reclamant 17	1. Reclamant geeft aan geen bezwaar te hebben tegen de Reconstructie N211, maar wel bezwaar te hebben tegen de toename van geluidbelasting op de woning en de gehele Zwethzone.	De beoogde situatie is akoestisch onderzocht en uitvoerbaar gebleken. In de huidige situatie bedraagt de geluidbelasting vanwege de N211 op de woning van reclamant 49 dB. De reconstructie van de N211 heeft tot gevolg dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met de inzet van maatregelen 50 dB bedraagt. Het treffen van aanvullende maatregelen om de geluidbelasting nog verder te reduceren is niet doelmatig bevonden en stuit op overwegende bezwaren van financiële aard.
80		2. Reclamant geeft aan de zienswijze van Burgerparticipatie Zwethzone te onderschrijven, waarin wordt ingegaan op het voorstel voor een verdiept aangelegde kruising bij de Laan van Wateringse Veld en een betere geluidswering tussen de Zweth en de A4. Reclamant maakt zich	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van de reacties 4.4 t/m 4.6.

		zorgen over de cumulatie van geluid en geeft aan dat met deze voorgestelde wijzigingen de leefbaarheid minder schade op zal lopen.	
81	Reclamant 18	1. Reclamant onderschrijft de nut en noodzaak van het voornemen om de doorstroming te verbeteren. Tevens stelt reclamant het voorliggend ontwerp een verbetering te vinden ten opzichte van het in 2016 voorgestelde plan.	Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
82		2. Reclamant geeft aan de zienswijze van Burgerparticipatie Zwethzone te onderschrijven, waarin wordt ingegaan op het voorstel voor een verdiept aangelegde kruising bij de Laan van Wateringse Veld en een betere geluidswering tussen de Zweth en de A4.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van de reacties 4.4 en 4.5.
83		3. Reclamant stelt dat lokale overheden bij planvorming van verkeerstechnische en technologische ontwikkelingen op de omgeving moeten toetsen en dat de belangen van bewoners en Zwethzone als ecologische verbinding en recreatiegebied niet mogen worden geschaad.	In de reactie op zienswijze 4.4 wordt nader ingegaan op het zorgvuldige besluitvormingsproces, waarin diverse criteria en belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Het project is zorgvuldig ingepast, waarbij de uitvoerbaarheid van het project getoets is op alle relevanten omgevings- en milieuaspecten.
84		4. Reclamant stelt dat een verdiepte kruising beter is dan het voorgetelde ontwerp, waarbij de geluidswerende voorziening kan worden toegepast met een hoogte van 4 meter langs het gehele traject van de N211 tot de brug over de Zweth. Mocht een geheel verdiepte ligging op technische bezwaren stuiten, dan is	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van de reacties 4.4. Een half verdiepte ligging, zoals nu ook als alternatief voorgesteld is niet onderzocht. Een half verdiepte ligging zal waarschijnlijk impliceren dat de hoofdrijbanen van de N211 hoger dan in de huidige situatie komen te liggen met naar verwachting nadelige effecten, bijvoorbeeld ten aanzien van

		een gedeeltelijk verdiepte liggen wat reclamant betreft een goed alternatief.	ruimtebeslag en geluid.
85		5. Reclamant geeft aan dat het de provincie siert dat in het ontwerp een geluidsscherm langs de Westlandroute gepland is. Dit is een extra maatregel buiten het plangebied N211. Tegelijkertijd geeft reclamant aan dat er sprake is van een geluidstek tussen de Zweth en de A4, en vindt reclamant het wrang dat hier geen aanvullende maatregelen worden getroffen.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van de reacties 4.5.
86		6. Reclamant vraagt zich af hoe de doorzichtige schermen die in het ontwerp zijn opgenomen bij de bruggen over de Zweth en de Molensloot schoon gehouden worden.	De provincie Zuid-Holland draagt als wegbeheerder zorg voor het reinigen van de schermen als onderdeel van beheer en onderhoud.
87		7. Reclamant stelt dat de gehanteerde motorvoertuigbewegingen in de MER-rapportage uit oktober 2020 aanzienlijk lager is dan de gehanteerde motorvoertuigbewegingen in de MER-rapportage uit 2016, waardoor zonder iets aan de N211, het probleem over een aantal jaren kleiner is geworden.	In 2016 is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Haaglanden, wat destijds het meest actuele verkeersmodel was. Het Haaglandenmodel is in 2018 samengevoegd met het Rijnmondmodel tot het MRDH verkeersmodel. Dit nieuwe model bevat prognoses over ontwikkelingen binnen de MRDH regio op basis van de meest actuele gegevens (zie ook de beantwoording van zienswijze 7.3). Uit deze meest recente gegevens blijkt inderdaad dat de verkeersaantallen nu lager zijn dan in de m.e.r.-beoordeling van 2016.
88		8. Reclamant stelt dat de geluidswerende voorziening op bepaalde delen van het traject onvoldoende is om geluid tegen te houden. De toenemende geluidsbelasting zijn volgens de reclamant aan te wijzen door de verhoogde ligging van de kruising	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van de reacties 4.5 en 4.6. De geluidemissie van de verschillende voertuigcategorieën is bij wet voorgeschreven. Het bandengeluid is daarbij maatgevend. In de emissiecijfers zijn verschillende typen vrachtauto's verdisconteerd, ook vrachtauto's met koelmotoren. De cijfers

		N211 - Laan van Wateringse Veld en het ontbreken van afdoende geluidswerende voorzieningen tussen de brug over de Zweth en de A4. Reclamant stelt dat, vooral waar de afscherpende voorzieningen 2 meter hoog zijn, met het geluid van koelmotoren van vrachtauto's de omgeving extra wordt belast. Reclamant stelt dat geluidswerende voorziening lager dan 4 meter onvoldoende zijn het geluid van koelmotoren van het transport vanuit het Westland tegen te gaan.	worden door de centrale overheid gemonitord en bijgesteld wanneer daartoe aanleiding is.
89		9. Reclamant stelt dat afspraken gemaakt moeten worden over onderhoudsverplichtingen over de geluidsslekken die ontstaan door het inklinken van de geluidswal.	De provincie Zuid-Holland draagt zorg voor borging dat bij ontwerp, uitvoering en beheer rekening wordt gehouden met inklinking / zetting van geluidswallen.
90		10. Reclamant stelt dat het gebied waar reclamant woont en leeft, op basis van informatie op de website atlas leefomgeving, voor wat betreft de geluidbelasting kan worden geclassificeerd als matig tot slecht (55-60 dB). Reclamant stelt dat de berekende geluidswaarden niet in lijn zijn met deze geluidbelasting. Reclamant stelt dat een verdere toename van de geluidsdruk door aanpassing aan de N211, ook rekening houdend met de geluidscumulatie met het project van de verbreding van de A4, onacceptabel is.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzen 5.4 en 4.6.
91		11. Uit herberekeningen, uitgevoerd door Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG)	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 4.6.

		d.d. 19 maart 2021, is gebleken dat niet bij 3 woningen, maar bij 14 woningen de gecumuleerde geluidbelasting 60 dB of meer bedraagt. Reclamant verzoekt de vaststelling van de hogere grenswaarden te heroverwegen, waarbij het aspect gezondheid ook meegenomen dient te worden. Reclamant stelt dat indien gecumuleerde geluidbelastingen boven de 53 dB uitkomen, er volgens de GGD, de WHO en het RIVM ernstige geluidshinder optreedt. De maximale gecumuleerde geluidbelasting bedraagt op meerdere woningen meer dan 60 dB. Gesteld kan worden dat sprake is van een ongezond leefklimaat.	
92		12. Reclamant stelt dat de geplande afschermingen onvoldoende hoogte hebben om lichthinder voldoende te beperken en verzoekt de kruising Laan van Wateringse Veld verdiept aan te leggen of afschermende voorzieningen van 4 meter op de fly-over te plaatsen.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 6.5.
93		13. Reclamant stelt dat, op basis van een uitspraak van Raad van State dat berekeningen voor het aanleg van nieuwe wegen te beperkt wordt uitgevoerd, een nieuwe berekening naar de stikstofdepositie moet worden uitgevoerd voor de bescherming van het bijzonder provinciaal landschap.	Het gebied Midden-Delfland, waar het projectgebied voor een gedeelte onderdeel van uitmaakt, is aangewezen als Bijzonder Provinciaal landschap. Deze aanwijzing biedt Midden-Delfland geen bescherming tegen eventuele bijdrage aan de stikstofdepositie in dat gebied. Voor het project is reeds een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (natuurvergunning) verleend. In dat kader heeft ook een stikstofdepositie-onderzoek (AERIUS-berekening) plaatsgevonden. Een nieuwe toets aan de Wet natuurbescherming is derhalve niet noodzakelijk.

94		14. Reclamant stelt dat de Zwethzone, als onderdeel van het bijzonder provinciaal landschap, wordt aangetast door het optrekken van een circa 9 meter hoog talud met daarbovenop een geluidsscherm van 2 meter. Deze zichtlijn past niet in het landschappelijk karakter van het veenweidegebied van de Zwethzone.	Met het ontwerp en het beeldkwaliteitsplan en landschapsplan is gekomen tot een inpassing welke recht doet aan de landschappelijke waarden van de Zwethzone. Daarbij wordt met de realisatie van de N211 ingezet op versterking van de waarden van de Zwethzone. Het bestaande kenmerkende veenweide landschap blijft in de nieuwe situatie behouden. Bestaande groenstructuren blijven daarbij ook grotendeels behouden en worden in de toekomstige situatie aangevuld met nieuw te ontwikkelen groen. Taluds worden groen ingepast en voorzien van struweel beplanting. De landschappelijke uitstraling van de N211 wordt verbeterd door wallen en schermen groen in te passen. De geluidschermen langs de N211 worden grotendeels voorzien van (klim)planten, wat ten goede komt aan het uitzicht vanaf de Zwethzone. Zo wordt ook het talud van de verbindingsweg ingepast zonder afbreuk te doen aan het zicht vanaf de Zwethzone.
95		15. Reclamant stelt dat de toename aan geluidhinder en lichtoverlast niet positief is voor het behoud van flora en fauna.	Het ontwerp van de Wippoldervariant is op alle relevante milieuaspecten beoordeeld, ook ten aanzien van flora en fauna (zie o.a. paragraaf 6.7 in de ruimtelijke onderbouwing). Daaruit is gebleken dat dit ontwerp uitvoerbaar is, ook op het gebied van ecologie. Daarbij omvat het project maatregelen om de kwaliteit van de Zwethzone te verbeteren qua ecologische inrichting en landschappelijke inpassing.
96		16. Reclamant stelt dat de inrichting van de Zwethzone aan moet sluiten bij de oorspronkelijke landschappelijke sfeer van het veenweidegebied. De beplanting moet bestaan uit inheemse soorten en voldoende bescherming voor fauna. Tevens moet veilige foerageer- en overnachtingsplaatsen aan vleermuizen worden geboden. Reclamant stelt dat het landschappelijk karakter houdt in dat er ruime graspercelen beschikbaar zijn voor begrazing door (klein)vee.	Het wegontwerp is zodanig uitgewerkt dat er zo min mogelijk aantasting van het landschappelijk karakter van de Zwethzone zal plaatsvinden. Op die plaatsen waar wel sprake is van aantasting zal het landschappelijk karakter worden hersteld. Voor de Zwethzone is een landschapsplan opgesteld waarin dit landschappelijk karakter is vastgelegd. In 2020 is het ontwerp met het landschapsplan bij provincie en gemeenten vastgesteld. Het landschapsplan wordt uitgewerkt in een inrichtingsplan. Bij de uitwerking is april 2021 op drie onderdelen (padenstructuur, beplanting, voorzieningen) nog reactie gevraagd van bewoners. Door de provincie is samen met de beheerder gekeken of en hoe de reacties kunnen worden verwerkt in het inrichtingsplan. Zo is bij beplanting bijvoorbeeld een eis dat de soorten van oorsprong thuishoren in de Zwethzone. Het inrichtingsplan wordt aan de aannemer meegegeven om te realiseren.

97		17. Reclamant stelt dat het deel tussen de Molenwetering en de Dorpskade leent zich niet leent voor het aanleggen van een gescheiden ruiterspad. Het gebruik door ruiters is in dit gebied beperkt. Reclamant stelt dat het deel tussen de Dorpskade en de Minicamping Zwethzone zich wél leent voor het aanleggen van een gescheiden ruiterspad, zodat fietsers en ruiters elkaar niet hinderen.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 18.16.
98		18. Reclamant stelt dat de Zwethzone tussen de Molenwetering en de minicamping Zwethzone zich niet leent voor het aanleggen van een gescheiden mountainbike pad.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 18.16.
99		19. Reclamant stelt dat de Zwethzone zich bij uitstek leent voor recreatieve ontspanning. Reclamant stelt dat het gebied moet beschikken over voorzieningen waar recreanten een moment van rust nemen. Voorzieningen mogen echter geen aantrekkingskracht op hangjongeren hebben en moeten sober worden ingericht om de kans op overlast en vervuiling van de omgeving te minimaliseren.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 18.16.
100		20. Reclamant stelt dat de inrichting van de natuurspeelplaats moet bestaan uit speelaanleidingen en ondiepe waterpartijen met niveauverschillen waardoor een natuurlijke waterloop ontstaat.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 18.16.

101		21. Reclamant stelt dat bij de natuurspeelplaats geen voorzieningen moeten worden geplaatst met een aantrekkingskracht voor hangjongeren, zodat de kans op overlast en vervuiling van de omgeving wordt geminimaliseerd.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 18.16.
102		22. Reclamant verzoekt om de vissteigertjes bij de plassen in de Zwethzone sober in te richten (om hangjongeren niet aan te trekken) en te voorzien van afvalbakken, welke ook regelmatig geleegd moeten worden.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 18.16.
103		23. Reclamant verzoekt om voordat wordt gestart met de werkzaamheden geluid-, licht- en stofwerende voorzieningen aan te leggen.	De door reclamant aangegeven punten hebben betrekking op de uitvoeringsfase van het project. Deze maken onderdeel uit van de verdere fasen van het project en niet van de procedure tot verlenen van de omgevingsvergunning. Met hinderaspecten wordt in de uitvoering rekening gehouden. Dit wordt uitgevraagd bij de aannemer van het werk. Er bestaan goede mogelijkheden voor het aanbrengen van definitieve danwel tijdelijke voorzieningen welke de N211 en de werkzaamheden afschermen gedurende de realisatiefase.
104		24. Reclamant verzoekt om geen werkzaamheden in de nachtelijke uren uit te voeren.	De mogelijkheid bestaat dat sommige werkzaamheden ook 's nachts moeten worden uitgevoerd in verkeersluwe perioden. Echter kan dit enkel onder strikte voorwaarden om overlast te voorkomen.
105		25. Reclamant verzoekt om de Zwethzone niet als werk/opslagterrein te gebruiken.	Het gebruiken van de Zwethzone als werk of opslagterrein voor bouw van de weg wordt niet toegestaan. Wel zullen ook werken in de Zwethzone plaatsvinden ten behoeve van aanpassingen in de Zwethzone, bijvoorbeeld voor de padenstructuur, beplantingen of aanbrengen van nieuwe recreatieve elementen.

106		26. Reclamant verzoekt om tijdens de uitvoering van de werkzaamheden voldoende maatregelen te treffen om sluipverkeer over de Dorpskade/Veenakkerweg tegen te gaan.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 8.3.
107	Reclamant 19	1. Reclamant onderschrijft de nut en noodzaak van het voornemen om de doorstroming te verbeteren. Tevens stelt reclamant het voorliggend ontwerp een verbetering te vinden ten opzichte van het in 2016 voorgestelde plan.	Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
108		2. Reclamant stelt dat de bestaande grondwal, die in 2014 is aangelegd, inmiddels zeker drie meter is gezakt. Dit leidt tot meer geluidoverlast. Reclamant stelt dat vanaf de A4 tot de Wippolderlaan geen geluidscherm, maar een geluidswal wordt gerealiseerd. Reclamant stelt bedenkingen te hebben over de geluidwerende werking van de geluidswal, omdat deze in de toekomst mogelijk verzakt en dan net als in de huidige situatie zijn geluidswerende werking verliest. Reclamant vraagt op welke manier de geluidwerende werking van de geluidswal wordt gewaarborgd.	Met zettingen in de tijd van geluidswallen wordt rekening gehouden in het ontwerp en de uitvoering. De gestelde hoogte vanuit akoestische vereisten geldt als eindhoogte na zetting. Daarom wordt vooraf onderzoek gedaan naar de eigenschappen van de bodem en vindt voorbelasting plaats. Uiteraard wordt na uitvoering, in de beheerfase, door de provinciaal beheerder toegezien op staat van geluidswallen en worden daar waar nodig maatregelen getroffen (zie ook de beantwoording van zienswijze 18.9).
109		3. Reclamant stelt dat het gebied waar reclamant woont en leeft, op basis van informatie op de website atlas leefomgeving, voor wat betreft de geluidbelasting kan worden geclassificeerd	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 5.4. Op basis van de cumulatieberekeningen die ten behoeve van het akoestisch onderzoek zijn gevoerd is op het adres van appellant een gecumuleerde

		als slecht (66-70 dB) tot tamelijk slecht (61-65 dB). Reclamant stelt dat de, in het akoestisch onderzoek d.d. 11 februari 2021 met kenmerk 9999183673, berekende geluidswaarden (zonder maatregelen) sterk afwijken op deze geluidbelasting.	geluidbelasting van 55 dB berekend. In zienswijze 4.6 is nader uitgewerkt waarom deze geluidbelasting aanvaardbaar is.
110		4. Reclamant stelt voor de woning de gecumuleerde geluidbelasting van 55 dB is berekend in het ontwerpbesluit (DCMR). Reclamant trekt de berekende waarden (slechts 1 dB hoger dan de geldende grenswaarde) zeer in twijfel. Reclamant vraagt wat het grote verschil in geluidswaarde tussen woning van reclamant (toename van 1 dB) en de woning Lotsweg 10 (toename van 5 dB) verklaart.	Het is correct dat voor de woning van reclamant een gecumuleerde geluidbelasting van 55 dB is berekend. In het akoestisch onderzoek en het ontwerpbesluit is echter niet opgenomen dat deze berekende gecumuleerde waarde slechts 1 dB hoger is dan de geldende grenswaarde. De te verlenen hogere waarde van 49 dB is wel 1 dB hoger dan de grenswaarde die voor deze woning van toepassing is, de grenswaarde voor de woning van reclamant bedraagt namelijk 48 dB. Omdat de geluidbelasting vanwege de N211 in de heersende situatie minder dan 48 dB bedraagt, geldt op grond van de Wet geluidhinder als grenswaarde de voorkeursgrenswaarde (ten hoogst toelaatbare geluidbelasting) van 48 dB. De geluidtoename wordt dan enkel berekend vanaf 48 dB. Op de berekende geluidbelasting zijn verschillende factoren van invloed. Dit verklaart ook dat er sprake is van een verschil in de berekende (gecumuleerde) geluidbelasting tussen de Lotsweg 8 en Lotsweg 10. Zo speelt afstand tot de bron een rol, maar ook bouwhoogte en de aanwezigheid van tussenliggende objecten/gebouwen die voor afscherming van geluid zorgen zijn van invloed op de berekende geluidbelasting. Hierdoor kunnen er verschillen in geluidbelasting tussen naastliggende woningen ontstaan, zoals hier ook het geval is.
111		5. Reclamant acht de berekende geluidswaarde en de gecumuleerde geluidbelasting niet aanvaardbaar.	De beoogde situatie is akoestisch onderzocht en uitvoerbaar gebleken. In de huidige situatie voldoet de geluidbelasting vanwege de N211 op de woning van reclamant aan de de ten hoogs toelaatbare geluidbelasting (voorkeursgrenswaarde) van 48 dB. De reconstructie van de N211 heeft tot gevolg dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met de inzet van maatregelen 49 dB bedraagt. Het treffen van aanvullende maatregelen om de geluidbelasting nog verder te reduceren is niet doelmatig bevonden en stuit op

			overwegende bezwaren van financiële aard. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 55 dB. Voor een beoordeling van de aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidbelasting wordt verwezen naar de beantwoording bij zienswijze 4.6.
112		6. Reclamant stelt dat met de toename aan verkeersbewegingen ook de fijnstof en stikstof in de lucht toe zal nemen. Reclamant vraagt welke maatregelen worden getroffen om de toename tegen te gaan.	Uit het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek is gebleken dat er in de toekomstige situatie zowel toe- als afnames van de stoffen stikstofdioxide en fijnstof zullen optreden in de omgeving van de N211. In het onderzoek is berekend of de jaargemiddelde concentraties voldoen aan de grenswaarden. Er is gebleken dat op alle toetspunten de concentraties van elke onderzochte stof ruimschoots onder de voor die stof geldende grenswaarde liggen.
113		7. Reclamant verzoekt inzicht in berekeningen die de toename aan uitstoot van stikstof aantonen. Reclamant vraagt welke maatregelen worden getroffen om deze toename tegen te gaan.	Voor het project is reeds een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming (natuurvergunning) verleend. In dat kader heeft ook een stikstofdepositie-onderzoek (AERIUS-berekening) plaatsgevonden. Een nieuwe toets aan de Wet natuurbescherming is derhalve niet noodzakelijk. In overleg met de uitvoerende aannemer wordt de stikstofdepositie in de realisatiefase zo veel als redelijkerwijs mogelijk beperkt.
114		8. Reclamant stelt dat het denkbaar is dat in de avonduren en in weekenden werkzaamheden ten behoeve van de plannen worden ingepland. Reclamant verzoekt om meer informatie over de tijden waarop werkzaamheden plaats gaan vinden.	Als randvoorwaarde geldt dat hinder voor verkeer en omgeving als gevolg van de realisatiefase wordt geminimaliseerd. In de verdere voorbereiding op uitvoering zal dit een belangrijke factor zijn op basis waarvan een aannemer wordt gecontracteerd en op basis waarvan verdere interactie met de omgeving zal plaatsvinden. Informatie over wijze en tijdstip van uitvoering wordt hierbij tijdig verstrekt.
115		9. Reclamant vraagt welke maatregelen getroffen worden om de overlast van geluid, stikstof, en lichtoverlast te beperken, indien tijdens avonduren of weekenden werkzaamheden plaatsvinden.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 18.23.
116		10. Reclamant stelt dat het onvermijdelijk is dat op enig moment een totale	Eventuele omleidingsroutes worden in de uitvoering bepaald, enkel toegepast indien in de fasering geen alternatieven beschikbaar zijn en zo kort mogelijk

		wegafsluiting noodzakelijk is. Reclamant vraagt welke omleidingsroutes gebruikt gaan worden tijdens de werkzaamheden.	gehouden. Omleiding vindt plaats in samenspraak met alle betrokken wegbeheerders en in afstemming met andere in uitvoering zijnde projecten. Mogelijke omleidingen zouden aan de zuidzijde kunnen plaatsvinden via afslag Den Hoorn - N223, aan de noordzijde via Pr. Beatrixlaan, Rijswijk.
117	Reclamant 20	1. Reclamant geeft aan de zienswijze van Burgerparticipatie Zwethzone te onderschrijven, waarin wordt ingegaan op het voorstel voor een verdiept aangelegde kruising bij de Laan van Wateringse Veld en een betere geluidswering tussen de Zweth en de A4. Reclamant maakt zich zorgen over de cumulatie van geluid en geeft aan dat met deze voorgestelde wijzigingen de leefbaarheid minder schade op zal lopen.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van de reacties 4.4 t/m 4.6.
118		2. Reclamant stelt dat lokale overheden bij planvorming van verkeerstechnische en technologische ontwikkelingen effecten op de omgeving moeten toetsen en dat de belangen van bewoners en Zwethzone als ecologische verbinding en recreatiegebied niet mogen worden geschaad.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 18.3.
119		3. Reclamant uit de zorgen over de zicht- en geluidwerende werking van de afschermingen met de N211. Reclamant stelt dat vrachtwagens met koelmotoren, waarbij in de meeste gevallen de koelmotoren boven de cabines van de truck uitkomen, grote geluidvervuilers zijn.	De beoogde situatie is akoestisch onderzocht en uitvoerbaar gebleken. Ten aanzien van koelmotoren op vrachtwagens wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 18.8.

120		4. Reclamant geeft aan, mede gezien de toekomstige plannen van de verbreding van de N222, groene zicht- en geluidafschermingen door middel van ingeklinkte grondwallen en groene beplanting erg belangrijk voor de beleving van het recreatiegebied Zwethzone te vinden. Reclamant verzoekt de zicht- en geluidafschermingen van het westelijke gedeelte van dit project, met de aansluiting op de veiling- c.q. Westlandroute, ook groen uit te voeren.	De geluidswallen worden groen ingepast. Ook de schermen worden zoveel mogelijk met natuurlijk materiaal uitgevoerd. Dit wordt vastgelegd in het inrichtingsplan wat geldt als voorschrift voor uitvoering.
121		5. Reclamant verzoekt om bij de herindeling van de Zwethzone met ruiterspaden en mountainbike paden, rekening te houden met het feit dat het bestaande wandelpad tussen boerderij Dichtbij en minicamping Zwethzone het gehele jaar door als mountainbike pad wordt gebruikt, waardoor het wandelpad in de winter niet te belopen is.	Voor de beantwoording van deze reactie wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 18.16.

Bijlage 1 (bij zienswijze 4.6)

Memo

memonummer 20210512 405082
datum 12 mei 2021
aan Provincie Zuid-Holland
van Antea Group
kopie
project reconstructie N211 Wippolderlaan in de gemeente Westland en gemeente Midden-Delfland
projectnr. 405082
betreft Aanvulling op Zienswijzen WABO 2021

Inleiding

Naar aanleiding van de zienswijzen op het gebied van cumulatie is een uitgebreide toelichting opgesteld. Vanwege de omvang is besloten de toelichting niet te verwerken in het overzicht Zienswijzen WABO 2021 maar om een verwijzing hierin op te nemen naar voorliggende memo.

Toelichting op zienswijze m.b.t. cumulatie

Een relevante bijdrage vanwege de N211 in de gecumuleerde geluidbelasting speelt voor de woningen in Zwethzone én de woningen buiten de Zwethzone waarvoor een hogere waarde aan de orde is. Op overige woningen in het akoestisch onderzoeksgebied kan de bijdrage vanwege de N211 wel relevant zijn, maar is van een hoge gecumuleerde geluidbelasting geen sprake omdat de geluidbelasting vanwege de N211 van een aanvaardbaar niveau is; dan wel de bijdrage vanwege de N211 is in de gecumuleerde geluidbelasting niet relevant omdat andere bronnen zoals bijvoorbeeld de Laan van Wateringse Veld bepalend zijn voor de gecumuleerde geluidbelasting. Van een significant projecteffect vanwege de N211 is dan ook geen sprake.

Voor de woningen in de Zwethzone waar nader in wordt gegaan op cumulatie kan onderscheid gemaakt worden in:

1. Woningen waar de geluidbelasting vanwege de N211 48 dB of minder bedraagt. De geluidbelasting vanwege de N211 voldoet hiermee aan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting (voorkeursgrenswaarde) van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Een geluidbelasting van 48 dB is volgens de Wet geluidhinder altijd toelaatbaar.
2. Woningen waar de geluidbelasting vanwege de N211 meer dan 48 dB bedraagt, maar waarbij er vanwege de inzet van maatregelen geen hogere waarde nodig is en daarmee ook geen sprake meer is van een toename in de geluidbelasting vanwege de N211 ten opzichte van de huidige situatie. De bijdrage van de N211 zal daarmee niet tot een verhoogde gecumuleerde geluidbelasting leiden.
3. Woningen waarvoor een hogere waarde vanwege de N211 nodig is.

Woningen waar de geluidbelasting vanwege de N211 48 dB of minder bedraagt

Ten aanzien van de woningen waar de geluidbelasting vanwege de N211 niet meer dan 48 dB bedraagt zal er vanwege de N211 geen relevant effect in de gecumuleerde geluidbelasting optreden. Wanneer de N211 bepalend is voor de gecumuleerde geluidbelasting is sprake van een acceptabel niveau, de geluidbelasting vanwege de N211 voldoet immers aan de voorkeursgrenswaarde.

Wanneer de N211 niet bepalend is voor de gecumuleerde geluidbelasting, kan sprake zijn van een relatief hoge gecumuleerde geluidbelasting. Dit wordt dan veroorzaakt door een andere bron dan de N211. Het treffen van maatregelen aan de N211 heeft dan ook niet of nauwelijks effect op de gecumuleerde geluidbelasting omdat de N211 hiervoor niet bepalend is. Voor wat betreft het project is er derhalve geen

sprake van een relevant effect op de gecumuleerde geluidbelasting en is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Woningen waar de geluidbelasting vanwege de N211 48 dB of meer bedraagt, maar waarvoor geen hogere waarde nodig is

Ten aanzien van de woningen in de Zwethzone waar de geluidbelasting meer dan 48 dB bedraagt, maar geen hogere waarde nodig is, wordt het projecteffect door de inzet van maatregelen weggengomen. Vanwege het amoveren van de bestaande afschermende voorzieningen ten zuiden van de N211 treedt op een groot deel van de woningen in de Zwethzone een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder op. Voor deze woningen is daarom onderzocht of de toename in de geluidbelasting vanwege de N211 met de inzet van maatregelen kan worden weggengomen. Voor de afweging van maatregelen is daarbij aangesloten bij het kader doelmatigheidscriterium geluidmaatregelen (DMC). Dit heeft geleid tot een pakket aan maatregelen waarbij in totaal nog op 56 woningen sprake zou zijn van een resterende overschrijding vanwege de N211, het merendeel van deze 56 woningen is gelegen in de Zwethzone. Daarom is ondermeer op basis van wensen vanuit burgerparticipatie en de MER beoordeling gekeken in hoeverre het maatregelenpakket langs het deel van de N211 ter hoogte van de Zwethzone verder kon worden geoptimaliseerd. Deze optimalisaties zijn ondermeer getroffen ter vermindering van geluidhinder. Dit heeft er toe geleid dat op nog eens 28 woningen aan de grenswaarde vanwege de N211 kon worden voldaan. Vanuit het project N211 treedt er derhalve op de woningen waarvoor geen hogere waarde nodig is ook geen relevant effect vanwege de N211 in de gecumuleerde geluidbelasting op, omdat de bijdrage van de N211 in de gecumuleerde geluidbelasting immers vergelijkbaar is met de huidige situatie. Ook voor deze woningen geldt dat dit niet wil zeggen dat er geen sprake kan zijn van een hoge gecumuleerde geluidbelasting. Het kan zo zijn dat de N211 de maatgevende geluidbron is voor de gecumuleerde geluidbelasting, in die gevallen is er vanwege de N211 echter geen sprake van een toename van de gecumuleerde geluidbelasting. Daarnaast zijn er woningen waarbij sprake kan zijn van een hoge gecumuleerde geluidbelasting maar waarbij dit niet zozeer te wijten is aan de N211, maar aan andere geluidbronnen zoals bijvoorbeeld de A4 en de Dorpskade/Veenakkerweg. Het treffen van aanvullende maatregelen aan de N211 zal daarmee ook voor deze woningen niet tot nauwelijks effect hebben voor het gecumuleerde geluidniveau.

Woningen waarvoor een hogere waarde vanwege de N211 nodig is

Met het geoptimaliseerde pakket aan geluidmaatregelen resteert nog op 28 woningen een overschrijding van de geluidbelasting vanwege de N211. 20 van de 28 woningen zijn in de Zwethzone gelegen, waarvan 18 in het meer oostelijke deel. Voor alle woningen waar nog sprake is van een overschrijding van de geluidbelasting vanwege de N211 is een hogere waarde nodig en de gecumuleerde geluidbelasting berekend, zoals ook wettelijk is voorgeschreven. Naar aanleiding van de zienswijzen is ten behoeve van een zorgvuldige beoordeling nog meer detail gezet op het onderzoek naar cumulatie voor de woningen waarvoor een hogere waarde benodigd is en zijn extra beoordelingspunten opgenomen om de gecumuleerde geluidbelasting op deze woningen nauwkeuriger in beeld te brengen. In het akoestisch onderzoek is een bijlagefiguur opgenomen waarin de beoordelingspunten zijn weergegeven. Voor een beoordeling van de aanvaardbaarheid van cumulatie is voor alle 28 woningen aangesloten bij het provinciale toetsingskader.

Het toetsingskader kent kort samengevat de volgende stappen:

1. Er is geen sprake van een gecumuleerd effect wanneer:
 - a. De gecumuleerde geluidbelasting maximaal 1 dB hoger is dan de vast te stellen hogere waarde;
 - b. De gecumuleerde geluidbelasting meer dan 6 dB hoger is.

2. Er is wel sprake van een gecumuleerd effect, maar het treffen van maatregelen is niet zinvol. Dit is het geval wanneer de gecumuleerde geluidbelasting van een woning meer dan 4 dB hoger ligt dan de vast te stellen hogere waarde.
3. Er is wel sprake van een gecumuleerd effect, maar de gecumuleerde geluidbelasting overschrijdt een bepaald maximum niet. Een gecumuleerde geluidbelasting van 60 dB wordt hoe dan ook aanvaardbaar geacht.
4. De gecumuleerde geluidbelasting is hoger dan het onder 3 genoemde maximum, maar de toename van de gecumuleerde geluidbelasting is akoestisch niet relevant. Dit is gedefinieerd als een toename van maximaal 2 dB ten opzichte van de huidige gecumuleerde geluidbelasting.

Uit de resultaten van de gecumuleerde geluidbelasting blijkt dat bij 9 woningen de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 1 dB hoger is dan de vast te stellen hogere grenswaarde (exclusief aftrek). Uit het toetsingskader volgt dat hier niet van een gecumuleerd effect kan worden gesproken aangezien andere geluidbronnen nauwelijks bijdragen aan de gecumuleerde geluidbelasting. Het betreft de woningen aan de Middenweg 18; Middenzwet 21, 22, 24 en 26; Zwetkade Noord 2; Zwethkade Zuid 4, 8 en 10. Tevens blijkt dat bij 2 woningen de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 6 dB hoger is dan de aan te vragen hogere waarde (exclusief aftrek). Dit is het geval voor de woningen aan de Noordhoornseweg 39 en 42. De gecumuleerde geluidbelasting wordt op deze woningen vrijwel geheel door de Rijksweg A4 bepaald en niet door de N211 waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. Het treffen van maatregelen aan de N211 zal dan ook geen effect hebben op de gecumuleerde geluidbelasting op deze woningen.

Voor de overige 17 woningen waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld, is de gecumuleerde geluidbelasting 2 tot 5 dB hoger dan de te verlenen hogere waarde (exclusief aftrek). Volgens het toetsingskader (stap 2) biedt het geen soelaas om naar maatregelen te kijken wanneer de gecumuleerde geluidbelasting van een woning meer dan 4 dB hoger ligt dan de vast te stellen hogere waarde. De bijdrage van de weg waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld (in dit geval de N211) in de gecumuleerde geluidbelasting is dan laag. In dat geval zal het treffen van aanvullende maatregelen om de geluidbelasting vanwege de N211 verder te verlagen nauwelijks een effect hebben op de gecumuleerde geluidbelasting. Dit is het geval bij 3 van de 17 resterende woningen (Noordhoornseweg 43; Zwetkade Noord 1a; Zwethkade Zuid 28a).

Voor de overige 14 woningen is de gecumuleerde geluidbelasting 2 tot en met 4 dB hoger dan de vast te stellen hogere waarde. Deze woningen vallen daarmee niet onder stap 2. Om deze reden is voor de resterende 14 woningen verder gegaan naar stap 3 van het provinciaal toetsingskader.

In stap 3 wordt aangegeven dat een gecumuleerde geluidbelasting van 60 dB aanvaardbaar wordt geacht. Daarbij geldt dat bij de bepaling van de gecumuleerde geluidbelasting geen rekening is gehouden met de aftrek op grond van artikel 110g Wgh. Uit de rekenresultaten blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting bij de resterende 14 woningen ten hoogste 60 dB bedraagt, waarmee wordt voldaan aan stap 3. Het betreft de woningen aan de Lotsweg 8, 10 en 16; Zwethkade Zuid 1, 2, 3, 3a, 3b, 5, 15, 17, 19 en 46b.

Hiermee is aangetoond dat voor alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd, de gecumuleerde geluidbelasting op basis van stap 1 tot en met 3 van het provinciaal toetsingskader als aanvaardbaar kan worden beschouwd, waarmee vanuit het project gezien tevens sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Stap 4 van het provinciaal toetsingskader kan daarmee achterwege blijven.

Vanwege de zorg van bewoners in met name het noordoostelijke deel van de Zwethzone ten aanzien van optredende cumulatieve effecten vanwege de N211 en de A4 én het gegeven dat de optimalisaties in het maatregelenpakket niet tot nauwelijks effect heeft voor een aantal woningen aan de Lotsweg, Zwetkade Noord en Zwethkade Zuid heeft in het najaar van 2020 aanvullend onderzoek plaats

gevonden voor de woningen in het noordoostelijke deel van de Zwethzone. Hierin is gekeken naar het effect van het project N211 en het project A4 op de woningen in de noordoostelijke hoek van de Zwethzone en wat het potentiële effect is van aanvullende maatregelen. Vanuit wensen van de bewoners is onderzocht wat het effect is van het verhogen van de wal tussen de Zwethbrug en de A4 van 2 naar 4 meter hoog. De ophoging bestaat uit een scherm/schanskorf van 2 meter hoog boven op de wal. Deze ophoging heeft vooral effect voor de woningen aan de Lotsweg en de zijgevels van de woningen aan de Zwethkade Zuid (de maatgevende geluidbelasting wordt op deze woningen op de voorgevel berekend). Het ophogen van de wal leidt er toe dat de geluidbelasting op de woningen aan de Lotsweg met 1 tot 2 dB kan worden gereduceerd. Voor 2 woningen betekent dit dat daarmee geen hogere waarde meer benodigd zou zijn. Op basis van resultaten is geoordeeld dat het effect van het verhogen van de wal niet in verhouding staat tot de extra kosten die daarvoor benodigd zijn (en daarmee is sprake van overwegende bezwaren van financiële aard). Aanvullend is door Rijkswaterstaat onderzocht wat het effect is van het verhogen van de afschermende voorziening langs de toerit van de A4. Hieruit is gebleken dat met een schermhoogte van 5 meter een geluidreductie van 1 tot 2 dB gehaald kan worden. Ook dit betreft een ingrijpende maatregel die relatief gezien weinig effect sorteert.

Doordat de woningen in de Zwethzone over het algemeen tussen beide bronnen zijn gelegen, en dus ook andere gevels aanstralen, heeft dit tot gevolg dat het treffen van aanvullende maatregelen langs de ene bron geen effect heeft voor de geluidbelasting vanwege de andere bron. Het treffen van maatregelen aan de ene bron zou daarmee dan ook niet per definitie tot een verbetering (verlaging) van de gecumuleerde geluidbelasting leiden. Om een effect te sorteren op de gecumuleerde geluidbelasting zal langs beide bronnen een aanvullende maatregel nodig zijn. Voor zowel aanvullende maatregelen langs de N211, als de A4 is echter geoordeeld dat deze op overwegende bezwaren van financiële aard stuiten.

Tot slot in de memo van de Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) wordt opgemerkt dat op 14 woningen een gecumuleerde geluidbelasting van 60 dB of meer wordt berekend terwijl in het akoestisch onderzoek 3 woningen worden genoemd. Naar aanleiding van de aanpassingen die zijn doorgevoerd in het onderzoek naar cumulatie voor woningen waarvoor een hogere waarde nodig is, treedt niet op 3 maar op 6 woningen een gecumuleerde geluidbelasting van 60 dB of meer op. Voor deze woningen is bovenstaand beschreven waarom het gecumuleerde geluidniveau op deze woningen op basis van het provinciale beoordelingskader als aanvaardbaar kan worden beschouwd (het betreft de woningen aan de Lotsweg 10; Middenzwet 21; Noordhoornseweg 39, 42 en 43; Zwethkade Noord 1). Op de overige 8 woningen die door NSG genoemd worden is geen hogere waarde nodig. Cumulatie is voor deze woningen in het akoestisch onderzoek dan ook niet berekend. Het betreft de woningen aan de Lotsweg 2, 15; Molenwetering 4; Noordhoornseweg 38; Veenakkerweg 1, 19, 25 en Zwethkade Zuid 20. Voor al deze woningen geldt, op basis van de berekeningsresultaten in de memo van de NSG, dat de bijdrage vanwege de N211 in de gecumuleerde geluidbelasting laag is en andere bronnen (A4 of Dorpskade/Veenakkerweg) bepalend zijn voor de gecumuleerde geluidbelasting. Wanneer we het provinciale toetsingskader toepassen op deze woningen dan geldt dat de gecumuleerde geluidbelasting op alle 8 de woningen meer dan 6 dB hoger is dan de geluidbelasting vanwege de N211 op deze woningen. Van een relevant gecumuleerd effect is op basis van het provinciale beoordelingskader dan ook geen sprake. Het treffen van maatregelen aan de N211 zal dan ook geen effect hebben voor de gecumuleerde geluidbelasting op deze woningen.