

## Antwoorden op reacties n.a.v. Inloopavond Definitief Ontwerp N223 DVF3

### Vraag 1

De fietsbrug bij de Molenlaan is zeer onprettig fietsen (zeer hobbelig). Het fietspad ervoor en erna wordt aangepakt. De brug zelf nu niet omdat deze van de gemeente is.

Het voorstel is om de brug, of in ieder geval het dek ook aan te pakken, zodat het straks 1 mooi en fijn geheel wordt. Met dit grote project zouden er toch mogelijkheden moeten zijn.

### Antwoord:

Vanuit het project wordt alleen het fietspad ten oosten, bij de Molenlaan, aangepast. De fietsbrug, welke in eigendom bij de gemeente Midden-Delfland is, valt buiten de projectgrens. Uw opmerking wordt onder de aandacht gebracht bij de gemeente Midden-Delfland.

### Vraag 2:



### Antwoord:

Dit eigendom is reeds bekend. Er is hier geen grondaankoop noodzakelijk.

### Vraag 3:

Ik begrijp dat het een kaalslag gaat worden d.m.v. bomenkap, terwijl we juist meer bomen nodig hebben! Het onnodig bomen kappen dient mede om de temperatuurstijging en CO2 uitstoot tegen te gaan naar mijn mening tot een minima beperkt te worden.

### Antwoord:

Landschappelijk gezien is Fase 3 van het duurzaam veilig inrichten van de N223 van betekenis gezien de doorsnijding van het karakteristieke open poldergebied van Midden-Delfland. Fase 3 van de N223 (Woudseweg) ligt precies op de grens van twee polders, te weten de Woudsepolder en de Klaas Engelbrechtspolder. De belevingswaarde van de openheid van deze polders is cruciaal voor de landschappelijke inpassing van dit weggedeelte. Dat de provincie Zuid-Holland groot belang hecht aan de kwaliteit van het landschap, blijkt wel uit de uitvoerige omschrijving van de karakteristieken, zoals in het Gebiedsprofiel Midden-Delfland van maart 2012 is verwoord. Op advies van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit is er voor gekozen de weg niet te benadrukken.

Er is veel geïnvesteerd om samen met belangrijke stakeholders te zoeken naar de beste oplossingen om deze verkeerskundige ingrepen zo goed als mogelijk in te passen in dit zo waardevolle landschap. Zo zijn eisen, wensen en aandachtspunten geïnventariseerd in gesprek met de Midden-Delfland Vereniging, Stichting Midden-Delfland is Mensenwerk, Historische vereniging Oud-Schipluiden, Agrarische Natuurvereniging Vockestaert en gemeente Midden-Delfland.

Bijzondere aandacht is gegeven aan de beleving van het unieke kerkdorp 't Woudt en de Woudhoeve. Hierbij dienen de bomen en rietkragen, aan de zijde van de Woudsepolder, te worden verwijderd ten gunste van de openheid en vergezichten in dit fraaie polderlandschap van Midden-Delfland. De bestaande bomen langs de berm-sloot verstoren de openheid van het landschap. 't Woudt en de Woudhoeve zien wij als een "boekje" in het landschap. Zij zijn het waard om gezien te worden, ook vanuit de auto en vanaf de fiets. Daarnaast hebben deze bomen een verstorend effect op weidevogels.

In overleg met de gemeente Midden-Delfland gaan wij op zoek naar een geschikte locatie, binnen de gemeente, om de gekapte bomen te compenseren.

Vraag 4:

Waarom komt er geen verlichting langs het noordelijke fietspad? Dit zou een zelfdenkende verlichting kunnen zijn. Er komt daar ook geen verlichting op de hoofdrijbaan!

Antwoord:

Vanuit provinciaal beleid worden fietspaden in het buitengebied niet verlicht. Daarnaast dient de 'lichtvervuiling' vanuit de landschappelijke inpassing tot een minimum te worden beperkt. Een verlicht fietspad in het open gebied past hier dan ook niet binnen. Het nieuwe fietspad tussen de fietsbrug over de Monsterwatering en rotonde zal wel van verlichting voorzien zijn. Ook zullen de aansluitingen van 't Woudt, de Koelaan de Oude Woudseweg vanuit verkeersveiligheid verlicht zijn.

Vraag 5:

Aanpassen van het kruispunt aan de Woudseweg 146 Schipluiden. Net als de locatie aan de Woudseweg 33 De Lier hoort er fatsoenlijk een LZV te kunnen komen. Dat is nu al niet het geval en zal na het aanpassen helemaal niet meer mogelijk zijn

Antwoord:

Hoofduitgangspunt in de nieuwe situatie is het aanbrengen van een fietsoversteek op het kruispunt van de N223, meegenomen in de VRI. De nu aanwezige (vooral visuele) drempel wordt vervangen door een plateau ter hoogte van de erfaansluiting van Woudseweg nr. 142. Dit voor een duidelijke overgang vanaf de 60 km/h zone en zodat er nog een opstelstrook/ruimte is tussen het plateau en het kruis. De opstelstrook/ruimte is afgebakend door een dubbele-asstreek en mogelijk een verhoogde middengeleider.

Een nieuw vrijliggend (tweerichtingen)fietspad aan de oostzijde sluit aan op dit plateau. Aan de westzijde loopt daarnaast een (verhoogd) fietspad met een trottoirband richting de 'Oude' Woudseweg. Ten slotte is er langs de oostzijde van de Lotsweg een trottoirband aangebracht om afsnijdende fietsers en 'olifantenpaadjes' te voorkomen tussen de 'Oude' Woudseweg en het viaduct over de A4. Er verandert ons inzien niets aan de bereikbaarheid van de locatie aan de oude Woudseweg. Wij begrijpen dat de bereikbaarheid van de Oude Woudseweg voor vrachtverkeer niet optimaal is, maar zien binnen de beschikbare ruimte geen verdere mogelijkheid tot verbetering.

Daarnaast constateren wij dat de Oude Woudseweg niet is opgenomen in de vrijgegeven infrastructuur voor LZV's, zie ook de Digitale Wegenkaart Ontheffingen van het RDW (<https://dwo.rdw.nl>). De stelling dat de locatie bereikbaar moet zijn voor LZV's is dus ook onjuist. De transporteur kan hiervoor een aanvraag doen via de gebruikelijke weg bij het RDW.

#### Vraag 6:

In het kader van onnodig stikstof uitstoot en onnodige overbelasting van het milieu de vraag om de aanleg van een rotonde nogmaals te overwegen op de plek nabij 't Woudt.

Aangezien er op enkele honderden meters reeds een rotonde aanwezig is, is het toch echt zonde en schadelijk voor:

- het landschap, de rotonde komt hoog in het landschap te liggen. Goed zichtbaar van grote afstand,
- de natuur, weer minder vogels, insecten en weer meer fijnstof over het groen en in de lucht,
- het milieu, de extra stikstof die vrijkomt bij het extra remmen en optrekken,
- zonde van het geld, als er al een rotonde aanwezig is op enkele honderden meters afstand.

Het aanleggen van de rotonde zal ongelofelijk veel geld en inspanningen kosten, aangezien er een enorm "gat" opgevuld moet aan worden, op enorm slappe veengrond. Terwijl de rotonde ter hoogte van de brug moet komen. Het verschil in hoogte van het weiland en de brug is bizar.

De gemeenschap is beter af bij gebruik van één rotonde, i.p.v. aanleggen van een tweede en zeer dicht in de buurt van de andere. En zeker in dit geval en op deze (bijna onmogelijke) plek.

Daarnaast gaat één afslag naar één bedrijf en dit bedrijf heeft een nevenvestiging ongeveer aan de rotonde bij de Noordlierweg. Dus dit bedrijf zou evenveel of zelfs meer gemak hebben bij een doorgetrokken parallelweg naar de rotonde bij de Noordlierweg.

En de bedrijven aan de Molenlaan zijn allen tuinbouwbedrijven, gericht op 't Westland, 9 van de 10 vrachtwagen komt en gaat in de richting van De Lier, dus waarom niet ook deze weg aan laten sluiten op de parallelweg en gebruik laten maken van de rotonde bij De Lier (Noordlierweg).

Op alle tekeningen staat de rotonde bij de Noordlierweg niet. Maar deze is zeer dichtbij. Dit is bovenaf goed te zien. Zie google maps. De brug over de Monsterwating moet waarschijnlijk toch vervangen worden, deze is al zo oud als de Woudseweg zelf. Maak deze brug dan 2x zo breed, als nu het geval is. Leg er parallelwegen over aan weerszijden en maak gebruik van de rotonde bij de Noordlierweg.

Waarom moeilijk doen als 't makkelijk kan? Waarom zoveel kapot maken en verspillen, als het niet hoeft?

#### Antwoord:

De rotonde komt ten opzichte van de huidige weg zo'n circa 1,0 tot 1,5 meter omhoog. Hoe deze ophoging ervaren wordt is voor een ieder anders. Een dergelijke ophoging is vanaf de dichtstbijzijnde woningen nauwelijks waarneembaar gezien de afstanden, als ook de visualisaties/fotobewerkingen uitwijzen.

Waardoor de rotonde uiteraard wel zichtbaar in het landschap wordt is de kap van aanwezige bomen en het aanbrengen van verlichting en bebording benodigd vanuit verkeersveiligheid. Wel hebben wij de verlichting en meubilair tot het noodzakelijke minimum beperkt.

Door de wegconstructie moet de bestaande beplanting worden verwijderd. De populieren aan de zuidzijde van het fietspad bij de rotonde blijven gehandhaafd. Aan het einde van de levensduur van deze bomen zal vanwege het zicht vanaf het uitzichtpunt / recreatievoorziening en de versturende invloed van deze hoge bomen op weidevogels geen herplant plaatsvinden. Langs het nieuwe fietspad tussen de fietsbrug over de Monsterwating en rotonde zullen wel nieuwe bomen aangebracht worden (els).

Landschappelijk gezien is Fase 3 van het duurzaam veilig inrichten van de N223 van betekenis gezien de doorsnijding van het karakteristieke open poldergebied van Midden-Delfland. Fase 3 van de N223 (Woudseweg) ligt precies op de grens van twee polders, te weten de Woudsepolder en de Klaas Engelbrechtspolder. De belevingswaarde van de openheid van deze polders is cruciaal voor de landschappelijke inpassing van dit weggedeelte. Dat de provincie Zuid-Holland groot belang hecht aan de

kwaliteit van het landschap, blijkt wel uit de uitvoerige omschrijving van de karakteristieken, zoals in het Gebiedsprofiel Midden-Delfland van maart 2012 is verwoord.

Er is veel geïnvesteerd om samen met belangrijke stakeholders te zoeken naar de beste oplossingen om deze verkeerskundige ingrepen zo goed als mogelijk in te passen in dit zo waardevolle landschap. Zo zijn eisen, wensen en aandachtspunten geïnventariseerd in gesprek met de Midden-Delfland Vereniging, Stichting Midden-Delfland is Mensenwerk, Historische vereniging Oud-Schipluiden, Agrarische Natuurvereniging Vockestaert en gemeente Midden-Delfland.

Bijzondere aandacht is gegeven aan de beleving van het unieke kerkdorp 't Woudt en de Woudhoeve. De rotonde ligt op de grens tussen bebouwing/kassen en de openheid van het landschap. De mogelijkheden om deze landschappelijk in te passen geeft op deze locatie zo min mogelijk "ruis" in het open landschap. Daarbij zijn er geen nieuwe bomen om de rotonde heen geplaatst en gunste van de openheid en vergezichten in dit fraaie polderlandschap van Midden-Delfland. In overleg met de gemeente Midden-Delfland zullen wij op zoek naar een geschikte locatie, binnen de gemeente, om de gekapte bomen te compenseren.

Er is een ecologisch onderzoek uitgevoerd. In het gebied vliegen en foerageren laatvlieger, meervleermuis, gewone en ruige dwergvleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. Vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen en de platte schijfhoren komt niet voor. Op grond hiervan worden effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; de plannen voor de optimalisatie van de N223 zijn niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming. Indirecte aantasting van de weidevogelleefgebieden langs de N223 is daarnaast uitgesloten omdat het plan geen verkeerstoename tot gevolg heeft. Wel zal er directe aantasting plaats vinden als gevolg van ruimtebeslag. De wijze van compensatie nader worden uitgewerkt in samenwerking tussen provincie Zuid-Holland, gemeente Midden-Delfland en vereniging Vockestaert.

De ontwikkeling voorziet in reconstructie van een gedeelte N223. Deze ontwikkeling voorziet op zichzelf niet in extra verkeersgeneratie. Daarmee draagt de ontwikkeling niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit. Ten behoeve van de geplande wegaanpassingen van de gehele N223 heeft in het verleden onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit plaatsgevonden. Alhoewel dit onderzoek formeel geen betrekking heeft op een gedeelte van het plangebied, zal de ontwikkeling die in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt niet leiden tot noemenswaardig andere onderzoeksresultaten. Uit het onderzoek bleek dat in alle onderzochte jaren voldaan wordt voldaan aan de normen voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (jaargemiddelde concentratie) en fijnstof (jaargemiddelde concentratie en aantal overschrijdingsdagen grenswaarde 24-uursgemiddelde concentratie).

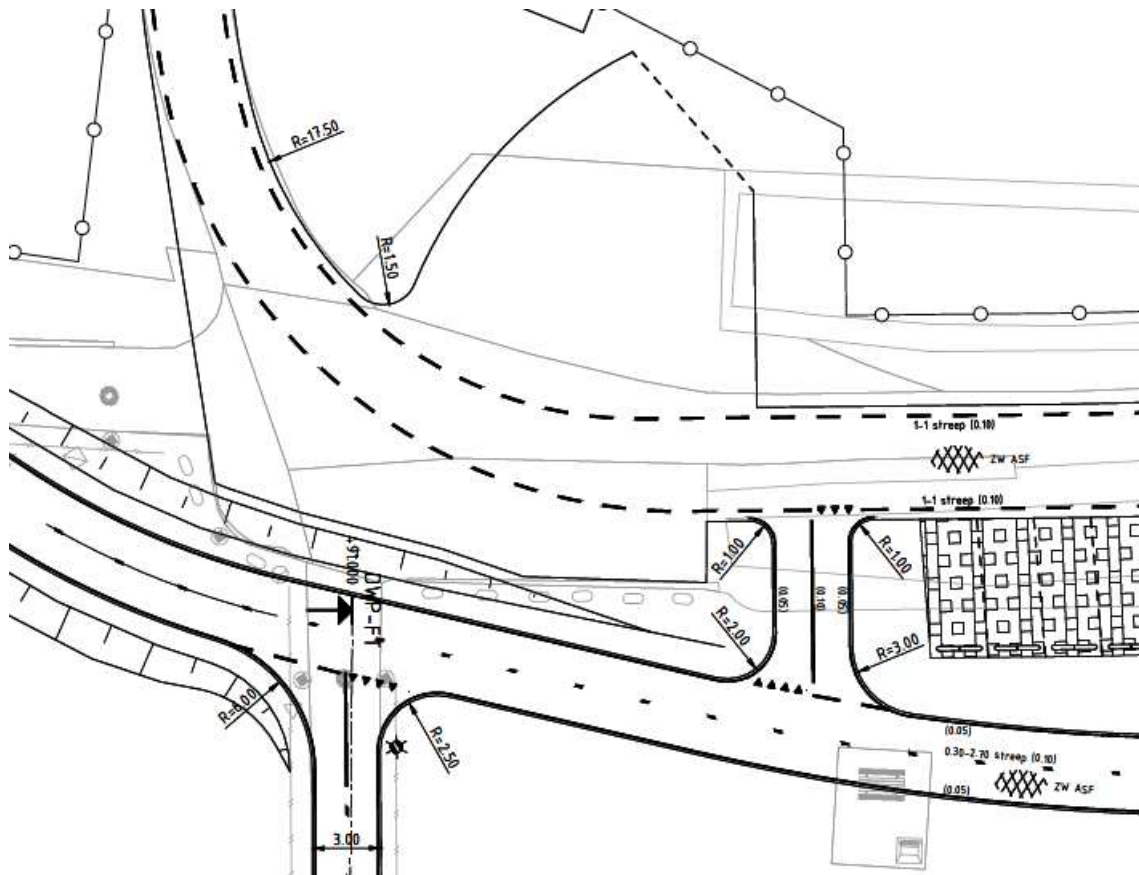
De oplossingsrichting met parallelwegen als door u voorgesteld is een eerder stadium reeds afgefallen. De brug bestaat nu uit een (brom)fietspad naast de hoofdrijbaan. Dit zal bij onderhoud of een vervanging zo blijven. Aan de westelijke zijde van de Monsterwating is geen ruimte beschikbaar om een noordelijke parallelweg in te passen. Ook is deze aansluiting niet berekend op al het extra verkeer vanaf de Molenlaan, 't Woudt en de Koelaan. Aan de zuidzijde is er tussen de brug en de Woudseweg 31 (waar nu een smalle parallelweg begint) geen ruimte beschikbaar om een parallelweg geschikt voor het landbouwverkeer vanaf het genoemde bedrijf qua breedte in te passen, zonder dat de gehele hoofdrijbaan hiervoor opgeschoven moet worden. Daarnaast hebben deze parallelwegen grote omrijafstanden tot gevolg voor verkeer van en naar Delft. Ten slotte zal de door u voorgestelde oplossing qua kosten niet lager uitvallen vanwege een aanzienlijk grotere (nieuwe) brug (in een gevoelige veendijk) en langere parallelwegen.

Vraag 7:

Aan de kop van de Molenlaan hebben bewoners destijds zelf een stukje sloot laten dempen om hier extra meters asfalt te creëren. Dit om de toegang met groot transport mogelijk te maken. Het is nu niet duidelijk dat in de nieuwe situatie (met gescheiden fietspad) er minimaal dezelfde meters asfalt als nu terugkomen op dat punt. Graag zou ik dit nauwkeurig in kaart gebracht bevestigd zien.

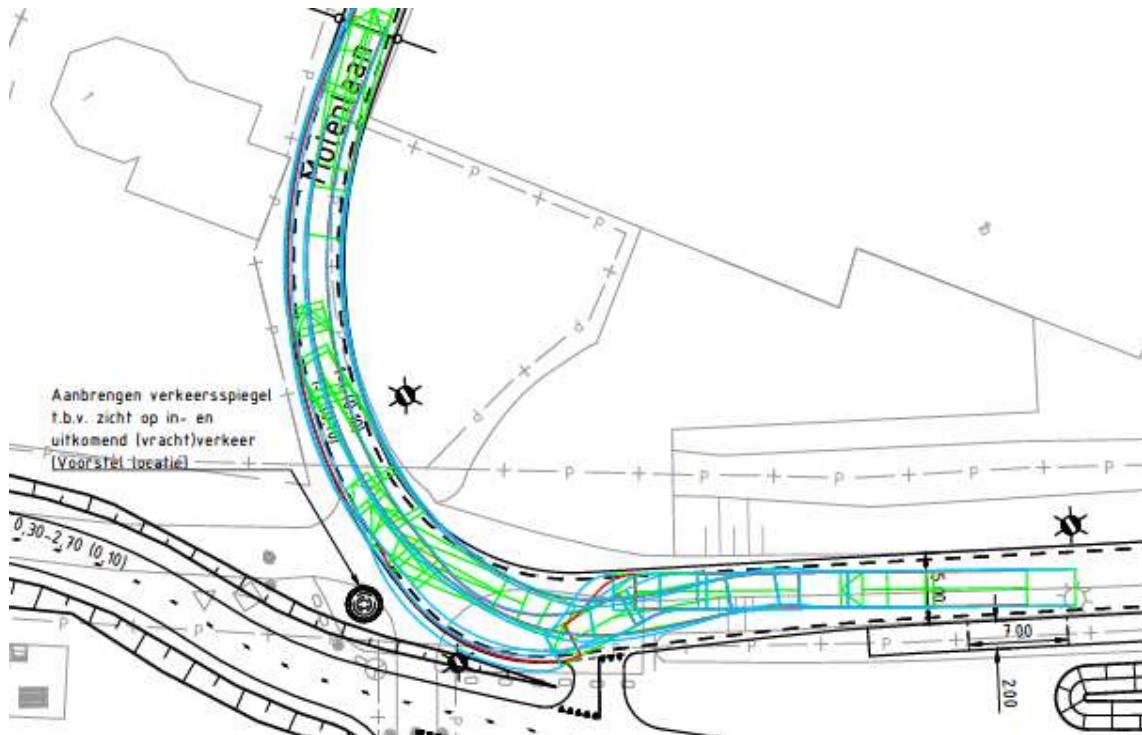
Antwoord:

Deze uitbuiging ten behoeve van de bereikbaarheid van de Molenlaan wordt teruggebracht, maar enigszins geoptimaliseerd. Een kleine hoek asfalt is niet noodzakelijk gebleken vanuit rijcurve simulaties.

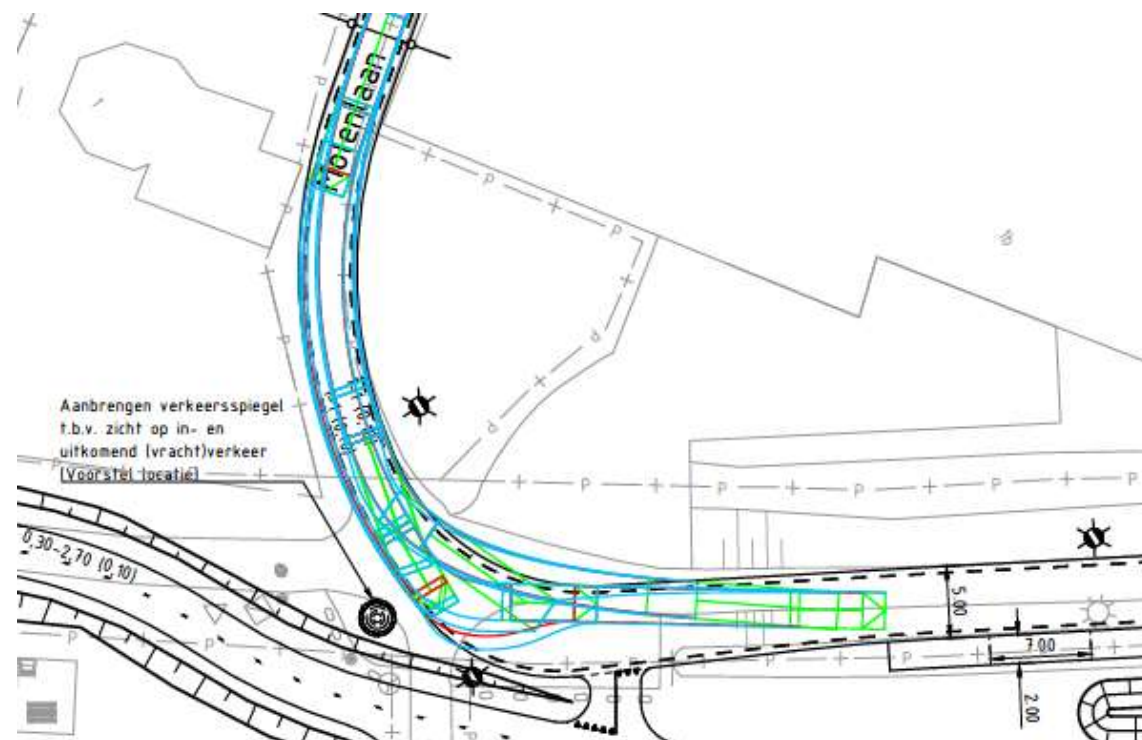


Afbeelding 1: Screenshot Definitief Ontwerp

Het maatgevende voertuig voor deze verbinding is een trekker met oplegger, gesimuleerd met een manoeuvresnelheid van circa 5 km/uur (stapvoets). In onderstaande afbeeldingen zijn de rijcurves inzichtelijk gemaakt.



Afbeelding 2: rijcurvesimulatie trekker met oplegger ten behoeve van inrijden van de Molenlaan



Afbeelding 3: rijcurvesimulatie trekker met oplegger komende vanuit de Molenlaan, rijcurve deels via de uitrit.

In het contract wordt opgenomen dat de aannemer de bocht toetst in overleg met de bedrijven langs de Molenlaan. Wij gaan ervan uit dat het ontwerp voldoet op basis van de uitgevoerde simulaties. Mocht dit niet het geval zijn na realisatie, dan voeren wij te zijner tijd direct eventueel benodigde aanpassingen door om de bereikbaarheid te garanderen.