

Reacties naar aanleiding van terinzagelegging ontwerpbesluit omgevingsvergunning voor de aansluiting op de afrit van de A44.

Op 13 november 2013 hebben wij een aanvraag om een Omgevingsvergunning ontvangen voor het realiseren van een aansluiting op de westelijke afrit van de A44 van km 15.1 tot km 16.5 voornamelijk gelegen op het perceel van de Flora Holland alsmede op de Rijnzichtweg.

Vanaf 28 november 2013 tot en met 8 januari 2014 heeft een ontwerp van de beschikking ter inzage gelegen en is een ieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen naar voren te brengen. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt door de volgende personen:

1. Bewoners Rijnzichtweg 49 en 47
2. Bewoners Rijnzichtweg 55 en 57
3. Bewoners Rijnzichtweg 41
4. Bewoners Rijnzichtweg 31
5. Bewoners Rijnzichtweg 39
6. Bewoners Rijnzichtweg 51
7. Bewoner Sumatrastraat 14 en huisnummers 6, 8, 10, 12, 16, 18, 20, 22, 26, 28, 30, 34 en 36
8. **Eigenaar van de gronden aan Rijnzichtweg 53**

Nr.	Zienswijze nr	Samenvatting reactie	Beantwoording	Gevolg
	1	Bewoners Rijnzichtweg 49		
1.1	1	Deze ontwikkeling is onbegrijpelijk, onlogisch, ondoordacht en niet toekomstvast. Het lost namelijk de problemen van de verkeerscongestie en de leefbaarheid niet op. De verkeerssituatie zal onveiliger worden.	In de huidige situatie zijn er op de Rijnsburgerweg en Rijnzichtweg(west) knelpunten met betrekking tot de leefbaarheid. Ook de afwikkeling van het verkeer ondervindt regelmatig veel hinder. In de toekomst zal dat zonder maatregelen toenemen. De voorgestelde oplossing heeft als doel vermindering op de Rijnzichtweg-West van de overlast van veel vrachtverkeer van en naar Flora Holland. Het heeft niet tot doel om het verkeersaanbod te verlagen dan wel toename van verkeer te stimuleren. Om te voorkomen dat in de toekomst, vanwege de autonome groei van het autoverkeer op de Rijnzichtweg-west geheel dichtslibt is het voorliggende plan ontwikkeld. Uit de studie is gebleken dat het dan ook noodzakelijk is om de busbaan op de Rijnzichtweg Oost op te heffen om terugslag van verkeer over het kruispunt Rijnzichtweg/A44 vanaf de Rijnzichtweg Oost te voorkomen.	Geen

			<p>De nieuwe parallelweg (fietsstraat) ter plaatse van de Rijnzichtweg-Oost heeft als doel om het voor de bewoners mogelijk te maken hun parkeerplaatsen en erven veilig te kunnen blijven bereiken.</p> <p>Er is geen verwachting van een expansieve groei van het autoverkeer <u>als gevolg van</u> deze maatregel. Door middel van goed afgestelde verkeerslichtinstallaties en rijbaanindelingen zal de verkeerveiligheidssituatie niet verslechteren. De leefbaarheid op de Rijnzichtweg-West zal door het wegvallen van veel vrachtverkeer verbeteren.</p>	
1.2	1	Het ontwerpplan is onduidelijk.	<p>Aan het einde van de afrit komt het verkeer inderdaad samen voor 4 verschillende rijrichtingen. De meest linker rijrichting is in deze oplossing tevens bedoeld voor het verkeer afkomstig vanaf Flora Holland richting Amsterdam(richting 4). Dit is de zgn. U-bocht. De gebruikers van de zgn. U-bocht zijn allen afkomstig van Flora Holland en zullen over het algemeen snel bekend zijn met deze nieuwe situatie. Daarnaast kunnen ook enkele "foutrijders" vanaf de A44 vanuit Amsterdam die weer terug willen naar Amsterdam gebruik maken van deze bocht en dus voor de meest linker rijstrook kiezen. De bewegwijzeringsmethodiek met naar boven wijzende pijlen biedt voldoende mogelijkheden om deze situatie duidelijk aan te geven. Dit zal in de uitvoering worden meegenomen.</p> <p>De verkeersregelinstallaties van de kruispunten worden met elkaar gekoppeld zodat er een geoptimaliseerde verkeersafwikkeling ontstaat.</p>	Aanpassing bijlage (kaart van de toekomstige verkeerssituatie)
1.3	1	Situatie bij viaduct niet goed bekeken. Verkeer naar Oegstgeest of Amsterdam moet vanaf de afrit een keuze maken welke rijbaan zij nemen (splitsen). Of richting Oegstgeests (rechts van de kolommen) of Amsterdam (links van de kolommen). Dit leidt tot onveilige en onduidelijke toestanden.	<p>Met bebording en belijning zal de verkeerssituatie duidelijk worden aangegeven. Het merendeel van de chauffeurs zal snel bekend raken met de situatie. Op basis van simulaties met vrachtverkeer dat de U-bocht wil maken is de ligging van de stopstreep t.b.v. het verkeer vanuit Oegstgeest naar de A44-zuid aangepast (teruggelegd) waardoor er meer ruimte ontstaat voor het (vracht) verkeer om de U-bocht te nemen.</p>	Geen
1.4	1	De huidige weg is niet berekend op het hedendaagse autoverkeer. Door de nieuwe situatie zal de verkeersveiligheid verslechteren. De verkeersafwikkeling zal langzamer worden. En onveiliger.	<p>De ruimte onder het viaduct is voldoende om het hedendaagse verkeer te kunnen verwerken. In feite gaat dezelfde hoeveelheid verkeer er nu ook onderdoor. Men komt nu alleen van een andere zijde. In de definitieve uitwerking zal zeer serieus aandacht worden gegeven aan de draaicirkels van de grote vrachtwagens om de veiligheid zoveel als mogelijk te waarborgen.</p>	Geen

			Vrachtverkeer dat nu vanaf de Rijnzichtweg-West komt, komt in de nieuwe situatie van de huidige afrit. Niet is in te zien in hoeverre daardoor een gevaarlijkere situatie zou ontstaan. Daarnaast wordt de verkeersafwikkeling niet langzamer. Door middel van de verkeersregelininstallatie zullen de verkeerstromen zo optimaal mogelijk worden afgewikkeld.	
1.5	1	Er komen in de nieuwe situatie 2 verkeersstromen bij + een extra verkeerregelininstallatie. Er zijn veel fietsers die hier passeren.	De verkeerstroom rechtdoor was tot ongeveer een jaar of twee geleden ook mogelijk. Aangezien die toen niet noodzakelijk was is die eruit gehaald vanwege optimalisatie redenen. Richting Amsterdam komt er feitelijk de huidige linksaf beweging bij. Waarbij dan een splitsing gemaakt kan worden. Of naar Oegstgeest of naar Amsterdam. De nieuwe VRI op de afrit wordt gekoppeld met de nieuwe VRI op het kruispunt. De opstelruimte achter het nieuwe verkeerslicht is in de nieuwe situatie langer dan de huidige opstellengte. De modelresultaten geven aan dat dit niet tot terugslag op de A44 zal leiden. Voor de fietsers verandert er niets.	Geen
1.6	1	Het is onlogisch dat de ontsluiting van het veilingterrein aan de zuidkant wordt gerealiseerd. Hierdoor wordt het vrachtverkeer naar het drukke kruispunt dat midden in een woonomgeving ligt, geleid. Dit is onwenselijk.	Het vrachtverkeer vanaf de Flora Holland wordt naar hetzelfde kruispunt geleid als waar het nu gebruik van maakt, maar via een andere route. Vrachtverkeer vanuit Amsterdam richting FloraHolland benut het kruispunt nog maar één keer; na het verlaten van het Flora Holland-terrein. Verkeer dat de veiling verlaat naar de A44 wordt alleen nog maar op het kruispunt afgewikkeld. Dit rijdt niet over de Rijnsburgerweg en Rijnzichtweg-West.	Geen
1.7	1	Het ligt meer voor de hand om de ontsluiting van het terrein via de noordzijde te laten plaatsvinden.	Het plan om het veilingterrein aan de noordkant te ontsluiten heeft inderdaad enkele voordelen. In het kader van de studie Noordelijke Randweg Rijnsburg (Graaf Floris Route) is dat ook opgenomen. De gemeenten en provincie ZH zien een dergelijke oplossing echter voor de lange termijn. Een dergelijk plan is financieel nu niet uitvoerbaar en alleen veilig uitvoerbaar in combinatie met de aanleg van de Noordelijke Randweg Rijnsburg. Er is gekozen om de afrit van Flora Holland op het bestaande wegennetwerk te laten aansluiten gezien de met onderzoek gestaafe mogelijkheden daartoe.	Geen
1.8	1	De hoeveelheid vrachtverkeer die de Sumatrastraat en Curacaostraat passeert verdubbelt. De leefbaarheid in de straten zal afnemen.	De toename van de totale hoeveelheid verkeer is 5%. De toename van het vrachtverkeer betreft 49%. Het algemeen belang, te weten de leefbaarheid van de situatie langs de Rijnzichtweg-West plus de verbeterde afwikkeling van het verkeer hebben tot deze ontwikkeling doen besluiten. Het algemeen belang heeft daarbij zwaarder gewogen	Geen

			<p>dan de belangen van de bewoners in de Sumatrastraat en Curacaostraat.</p> <p>Deze ontwikkeling leidt er voor voormelde bewoners namelijk niet toe dat qua luchtkwaliteit en geluidsbelasting niet wordt voldaan aan de wettelijke normen. Hieraan wordt ruimschoots voldaan.</p> <p>Uit trillingsonderzoek blijkt daarnaast dat er geen sprake zal zijn van ontoelaatbare trillingen. De aanbevelingen uit het onderzoek zullen als voorwaarde in de omgevingsvergunning worden gesteld. De belangen van de bewoners zijn daarmee bij deze besluitvorming afdoende meegewogen.</p>	
1.9	1	<p>Het plan draagt niet bij aan de oplossing van de verkeerscongestie in Oegstgeest-Zuid. In de spits ontstaan opstoppingen bij het verkeersknelpunt bij de Willibrordrotonde. Dit is de oorzaak van de congestie op de oostzijde over de Rijnzichtweg. Beter benutten van andere wegen zal dit een verlaging van de verkeerscongestie op de Rijnzichtweg inhouden.</p>	<p>Dit plan heeft geen directe invloed op eventuele opstoppingen bij de Willibrordrotonde en ook niet voor de verkeerslichten Apollaan. Als gevolg van dit plan komt er niet meer verkeer over de Rijnzichtweg-Oost.</p> <p>Dit plan heeft als doel vermindering van de overlast van veel vrachtverkeer van en naar Flora Holland (vanuit Amsterdam) op de Rijnzichtweg-West. Om dat toekomstvast te maken zal er gelijk een maatregel worden meegenomen op de Rijnzichtweg-Oost (opheffen busstrook). Een maatregel die ook zonder dit project op een iets later tijdstip zou zijn doorgevoerd.</p> <p>Maatregelen elders in de regio die de verkeerstroom door Oegstgeest naar Leiden verminderen zijn zeer welkom. Met de gemeente Leiden en Leiderdorp wordt gestudeerd op mogelijkheden daartoe. Dit project is daar echter niet op gericht.</p>	Geen
1.10	1	<p>Door het opheffen van de busstrook kan het openbaar vervoer niet meer goed doorstromen.</p>	<p>Als de busstrook niet wordt opgeheven ontstaat er meer congestie waar de bus meer hinder van zal hebben dan in de nu voorgestelde maatregel. Arriva heeft ook met deze opheffing ingestemd.</p>	Geen
1.11	1	<p>Het plan ontbeert een visie op de toekomst van de A44.</p>	<p>Een duurzame oplossing met een volledige eigen toe- en afritsysteem of een meer noordelijke nieuwe algemene aansluiting is een oplossing die op de lange termijn mogelijk in beeld komt. Het is echter onwaarschijnlijk dat dit de komende 20 jaar zal plaatsvinden. Rijkswaterstaat staat geen plannen toe voor een extra op-en afrit op de A44. Die zijn er al teveel op de A44. De A44 maakt namelijk onderdeel uit van het Hoofdwegenet en zal in hun visie niet afgewaardeerd worden naar een lager niveau. De verwezenlijking van het doel van een verbeterde afwikkeling van het vrachtwagenverkeer van en naar de Flora, waarmee de leefbaarheid langs de Rijnzichtweg-West verbeterd, kan op een dergelijke (verre)</p>	Geen

			toekomstvariant niet wachten.	
	2	Bewoners Rijnzichtweg 55 en 57		
	3	Bewoners Rijnzichtweg 31		
	4	Bewoners Rijnzichtweg 41		
	5	Bewoners Rijnzichtweg 39		
	6	Bewoners Rijnzichtweg 51		
	8	Eigenaar van gronden aan Rijnzichtweg 53		
2.1	6	Er is sprake van afwezigheid van een algemeen belang dat wordt gediend met de ontwikkeling. Met dit belang wordt slechts het algemeen belang van Flora Holland gediend en niet het algemeen belang.	In dit verband wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1 en 1.8. Wij merken op dat de maatregelen aan de Rijnzichtweg-Oost ook zouden zijn genomen als dit project er niet was geweest. Het project is vanuit het algemeen belang geïnitieerd. Vandaar dat de maatregel (opheffen busstrook) op de Rijnzichtweg-Oost is verbonden aan dit project om er zodoende voor te zorgen dat de verkeersafwikkeling ook op langere termijn kan plaatsvinden. Daarbij lost het naast problemen van Flora Holland vooral ook de verkeersoverlast van vele vrachtwagens op de Rijnzichtweg-West op. Ook toekomstige verkeersgroei op de Rijnzichtweg-West kan worden opgevangen. De belangen van de bewoners van de Rijnzichtweg-Oost zijn eveneens meegewogen. Het realiseren van de parallelweg (fietsstraat) is niet noodzakelijk om de afrit te kunnen realiseren. Opheffen van de busstrook is voldoende. Juist voor deze groep bewoners is de parallelweg (fietsstraat) bedacht.	Geen
	6	<i>De verkeersveiligheid verslechtert door deze ontwikkeling vanwege:</i>		
2.2	6	De U-bocht onder het viaduct zorgt voor een verkeersonveilige situatie.	Zie beantwoording 1.2	Geen
2.3	6	Het kruispunt is niet berekend op een dergelijke verkeersoverlast.	Zie beantwoording 1.3 De dynamische simulatie toont aan dat het wel degelijk mogelijk is mits het kruispunt wordt aangepast conform het ontwerp.	Geen
2.4	6	Er wordt een extra stoplicht gerealiseerd.	Zie beantwoording 1.5	Geen
2.5	6	De veiligheid wordt slechter vanwege het feit dat een tweebaansweg uitnodigt tot harder rijden.	Op de drukke momenten zal er nauwelijks sprake kunnen zijn van hardrijden. Op de minder drukke momenten wordt niet verwacht dat het snelheidsgedrag anders zal zijn dan het heden is. Het overtreden van de snelheid betreft een handhavingskwestie en kan met maatregelen voorkomen worden.	Geen
2.6	6	De beoogde bufferzone op de Rijnzichtweg beperkt de hulpdiensten	De dynamische simulatie geeft aan dat er op de Rijnzichtweg sprake zal zijn van een goede afwikkeling van het verkeer. Bij	Geen

			hulpverleningsvoertuigen wordt in de praktijk altijd ruimte geschapen om hen te kunnen laten passeren. Uiteraard kunnen zij niet meer gebruik maken van de busstrook.	
2.7	6	De ventweg lijdt tot een gevaarlijke rijbaan.	De ventweg (fietsstraat) maakt geen onderdeel uit van de omgevingsvergunning. Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. In de afhandeling van de bezwaren tegen de verkeersbesluiten komt dit nadrukkelijk aan de orde.	Geen
2.8	6	De impact van het plan op het gebied van milieubelasting is niet goed ingeschat en op basis van verkeerde aannames vastgesteld.	De rapportages betreffende milieu zijn getoetst door de omgevingsdienst en in orde bevonden. Zie verder de diverse antwoorden hieronder.	Geen
2.9	6	Bij de geluidsberekening is uitgegaan van verkeerde invoer gegevens	De rapportages betreffende milieu zijn getoetst door de omgevingsdienst en in orde bevonden. Zie verder de diverse antwoorden hieronder.	Geen
2.10	6	Onderhavige ontwikkeling dienen niet de belangen van de maatschappij en verslechtert de leefomgeving van inwoners slechts vanwege financiële argumenten.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.1 en 2.37	Geen
2.11	6	De economische impact van een substantieel deel van de inwoners van Rijnzicht-Oost door de opheffing van de busbaan en het creëren van een gevaarlijk krappe ventweg wordt genegeerd met het doorzetten van deze ontwikkeling.	De opheffing van de busbaan is een vereiste om de afwikkeling op het kruispunt te verbeteren. De parallelweg (fietsstraat) maakt geen onderdeel uit van de omgevingsvergunning. Deze zienswijze wordt voor dat deel voor kennisgeving aangenomen. Voor de belangenafweging wordt verwezen naar het antwoord onder 2.1	Geen
2.12	6	Het ligt meer voor de hand om de ontsluiting van het Flora Holland terrein via de noordkant te ontsluiten en niet via de zuidkant. Het plan draagt niet bij aan de oplossing van de verkeerscongestie in Oegstgeest-Zuid en is slecht voor het openbaar vervoer	Zie beantwoording 1.7 In dit verband wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.9.	Geen
2.13	2-6	Het plan is slechts een oplossing bij ons voor de deur voor een probleem van een bedrijf in een andere gemeente.	Met verwijzing naar de beantwoording onder 1.1, 1.8 en 2.1 merken wij op dat de maatregelen aan de Rijnzichtweg-Oost ook zouden zijn genomen als dit project er niet was geweest. Het project is in het kader van het algemeen belang geïnitieerd. Vandaar dat de maatregel (opheffen busstrook) op de Rijnzichtweg-Oost is verbonden aan dit project om zodoende de verkeersafwikkeling ook op langere termijn te laten plaatsvinden. Daarbij lost het naast problemen van Flora Holland vooral ook de verkeersoverlast van een groot deel vrachtverkeer op de Rijnzichtweg-West op. Ook toekomstige	Geen

			verkeersgroei op de Rijnzichtweg-West kan worden opgevangen.	
2.14	2-5, 8	<i>De grondslag voor de veronderstelde akoestische belasting na uitvoering is onjuist dan wel onvolledig:</i>	Zie onder.	Geen
2.15	2-6, 8	Onduidelijk is van welke metingen is uitgegaan.	De geluidbelasting wordt berekend met een geluidmodel dat voldoet aan het reken- en meetvoorschriftgeluid 2012 (RMV). De akoestische belasting wordt dan ook bepaald door een berekening vanuit een wettelijk gegeven kader. Er wordt dan ook niet van metingen uitgegaan maar van geprognoseerde verkeersaantallen.	Geen
2.16	2-6, 8	In het onderzoek wordt bij de Rijnzichtweg uitgegaan van 1 weg terwijl deze weg een oost en westzijde kent. De Rijnzichtweg-Oost wordt steeds vaker gebruikt als toegangsweg. Door de verdubbeling van de rijbaan op de Rijnzichtweg-Oost alsmede toenemende woningbouw neemt het verkeer richting Leiden steeds meer toe. Dit in tegenstelling tot de aannames van Movares.	De Rijnzichtweg is als een weg gedefinieerd omdat verschillende wegdelen met dezelfde naam worden gezien als één weg en omdat juist door het plan de beide wegvakken oost en west een min of meer vergelijkbare functie krijgen (zie ook paragraaf 2.1.4 van het geluidrapport). In de huidige situatie zijn de verschillen juist groter omdat de Rijnzichtweg ook een ontsluitingsfunctie heeft van en naar Flora Holland. In de nieuwe situatie maakt alleen verkeer vanaf de A44 zuid naar Flora Holland nog gebruik van deze weg. De Rijnzichtweg-West verwerkt verkeer naar Rijnsburg en de Rijnzichtweg-Oost naar Leiden. De “aannames” van Movares zijn cijfers die komen uit de modelberekeningen. Nergens wordt gesteld dat als gevolg van de ontwikkelingen in de regio het verkeer niet toeneemt. Dit project echter genereert geen extra verkeer op de wegen aan de oostzijde van de A44.	Geen
2.17	2-6, 8	Het rapport gaat uit van feitelijke metingen uit 2004	Het vigerende NRM (Nederlands Regionaal Model) komt uit 2012. In bijlage 1 van het rapport van Goudappel Coffeng is een verantwoording van dit model gegeven. Het basisjaar van dit NRM-model is 2004. Dat betekent dat de verkeersstellingen en de infrastructuur uit 2004 als basis zijn gebruikt om het NRM-model te kalibreren. Voor de diverse zichtjaren zijn alle infrastructurele aanpassingen die sindsdien hebben plaatsgevonden en nog gaan plaatsvinden, meegenomen tot dat zichtjaar. Ook de ruimtelijke ontwikkelingen (waaronder woningbouwlocaties) worden meegenomen en vertaald naar verkeerscijfers tot aan het desbetreffende zichtjaar. Ten behoeve van lucht- en geluidsberekeningen is ook gebruik gemaakt van het basisjaar 2004. Vervolgens zijn de verkeerscijfers	Geen

		Het rapport kenmerkt de westelijke zijde tot stedelijk industriegebied. Dit is onjuist.	geïnterpoleerd naar de verschillende zichtjaren waarmee de verkeers-, lucht-, en geluidsberekeningen zijn gemaakt conform de voorgeschreven werkwijze. In de rapportages omtrent akoestiek wordt de woonomgeving niet als stedelijk industriegebied aangemerkt. In het rapport 'Akoestisch onderzoek op referentiepunten' d.d. 17 september 2013 wordt in paragraaf 4 opgemerkt dat de omgeving van de A44 is te kenmerken als stedelijk met aan de oost en zuidkant woningen en aan de westkant industrie. Deze paragraaf kan echter niet tot de conclusie leiden dat het woongebied als stedelijk industriegebied is aangemerkt. Het bijgevoegde kaartje in betreffende rapport maakt duidelijk wat wordt bedoeld. De genoemde woningbouwlocaties zijn wel degelijk meegenomen in de verkeerskundige modellen.	
2.18	2-6, 8	De grenswaarde van 68 dB is onjuist omdat de gemeente heeft verzuimd hogere waarden vast te stellen. Ook zou er sprak moeten zijn van cumulatie van verschillende geluidsbronnen.	De vastgestelde geluidsbelasting is uitgangspunt voor de berekening. Er is geen wettelijke eis om een hogere waarde vast te stellen. De gehanteerde grenswaarde van 68 db is dan ook correct. Vooral van belang is wat de toename van het geluid is als gevolg van de werkzaamheden. Deze is maximaal 0.6 db en valt ruim onder de 2 db. Een enigszins merkbaar verschil is er dan ook niet. Op grond van de Wet geluidhinder moeten wegen afzonderlijk worden beoordeeld bij toetsing aan de grenswaarden/ geluidnormen. Bij een wijziging in de bestaande situatie moet bekeken worden of er een toename van meer dan 2 db ontstaat. In kwestie ontstaat een toename van 0,6 db hetgeen ruim is onder de gestelde norm. Dit betekent dat nader onderzoek van geluid op de gevel niet noodzakelijk is en dat geen rekening behoeft te worden gehouden met de gecumuleerde geluidbelasting bij de betreffende woningen.	Geen
2.19	2-6, 8	Het is onduidelijk welke basisaannames zijn gehanteerd voor de extrapolatie van de verkeersintensiteit naar 2014 en 2025.	Verkeersmodellen worden gevuld met vele verschillende gegevens. Daaronder vallen: <ul style="list-style-type: none"> - toekomstige vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen; - toekomstige vastgestelde infrastructurele maatregelen - toekomstige veranderingen van snelheid en voorrangsregelingen; - recente verkeertellingen - de verwachte autonome groei van het verkeer Een veelheid aan factoren bepaalt de uitkomsten van de	Geen

			gemodelleerde situaties. Door jarenlange ervaring kunnen de modelspecialisten het verwachte gedrag van de weggebruiker goed voorspellen.	
	2-6, 8	<i>De grondslag voor de veronderstelde en geëxtrapoleerde verkeersintensiteit is onjuist dan wel onvolledig.</i>		Geen
2.20	2-6, 8	In het onderzoek wordt bij de Rijnzichtweg uitgegaan van 1 weg terwijl deze weg een oost en westzijde kent. Er heeft geen uitgebreide analyse plaatsgevonden van neveneffecten op het omliggende wegennetwerk en voor gedetailleerde inzichten is het NRM niet geschikt.	In het verkeersonderzoek is voldoende onderscheid gemaakt tussen de Rijnszichtweg Oost en West. Zo wordt er duidelijk aangegeven welke conclusies voor welk deel van de Rijnzichtweg van toepassing zijn. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de effecten van de maatregel begrensd zijn tot het studiegebied en nauwelijks effect heeft op het achterliggende wegennet. Dit is ook logisch aangezien de maatregel geen extra toestroom van verkeer genereert. In dit kader is een nader onderzoek omtrent de afwikkeling niet noodzakelijk.	Geen
2.21	2-6, 8	Ten onrechte is Variant 3 niet nader onderzocht. Deze is voor de bewoners de best mogelijke variant aangezien daardoor het straatbeeld ongeschonden blijft. Wij vrezen gelijkwaardige conflicten als op afslag Oegstgeest-Noord. (terugslag van afrijdend verkeer van de A44). Er ontstaat een conflict tussen vrachtverkeer komend vanaf de afrit en vanaf de Veiling	Variant 3 is in het lopende onderzoek als een variant afgefallen omdat deze te weinig oplossend vermogen heeft. Een en ander is in de rapportage van Goudappel Coffeng (bovenaan blz. 11) nader beschreven. De afrit wordt verlengd en er komt een verkeerregelinstantie ter plaatse van de aansluiting met de Flora. Dit zal niet tot conflicten leiden. De afrit noord (westzijde A44) naar de Rijnzichtweg wordt voor een deel ontlast vanwege het verkeer (afkomst van de A4 Noord) naar het Flora Holland terrein. Echter, vanaf het Flora Holland terrein wordt het laatste deel van de afrit belast door verkeer naar de A44 noord en zuid. Per saldo neemt het totale verkeer op de afrit met 5 % toe. Door middel van de nieuwe VRI op deze kruising zal dit conflict worden opgelost.	Geen
2.22	2-6, 8	Het rapport van Goudappel is gebaseerd op verouderde verkeerstellingen. Dit is onvoldoende en onverantwoord.	Zie antwoord 2.17	Geen
2.23	2-6, 8	Er wordt teveel gefocust op linksafslaand verkeer en geen rekening gehouden met rechtsafslaand verkeer.	Uit de dynamische simulatie blijkt dat het rechts-afslaande verkeer zonder problemen kan worden afgewikkeld.	Geen

		Als de afrit nog noordelijker wordt gelegd kan de bestaande afrit zodanig worden verlengd dat er ruim voldoende afrijcapaciteit ontstaat.	Het verder verplaatsen naar het noorden van de afrit (motie gemeenteraad gemeente Oegstgeest) is eveneens onderzocht door Rijkswaterstaat maar om veiligheidsredenen en kostenoverwegingen niet als wenselijk aangemerkt. Het rapport gaat vooral in op de gevolgen van de voorgestelde maatregel. Uit het onderzoek blijkt dat deze nauwelijks effect heeft op het achterliggende wegennet. Dit is ook logisch aangezien de toestroom van verkeer door onderhavige ontwikkeling ongewijzigd blijft. In dit kader is een nader onderzoek omtrent de afwikkeling niet noodzakelijk.	
2.24	2-6, 8	Naar de verdere afwikkeling van het verkeer is geen onderzoek gedaan. De voorgestelde variant veroorzaakt grote problemen verder op het traject richting Leiden waar de problemen nu al enorm zijn.	Zie antwoord 2.20	Geen
2.25	2-6, 8	<i>De grondslag voor de veronderstelde milieubelasting is onjuist c.q. onvolledig</i>	Zie onder.	Geen
2.26	2-6, 8	De grondslag voor de veronderstelde milieubelasting is onjuist c.q. onvolledig: Vanwege een toename van verkeer ontstaat er qua milieubelasting een onverantwoorde situatie De monitoringsrapportage NSL 2013-stand van zaken wordt gesteld dat in ZH de grenswaarden van stikstofdioxide langs snelwegen en drukke lokale wegen ruimschoots worden overschreden. Op de onlangs uitgekomen Roetkaart blijkt dat er 24000 woningen zijn waarbij de hoeveelheid roet afkomstig van verkeer groter is dan 0.5 microgram per kubieke meter. Dit zou leiden tot ernstige	Onderhavige ontwikkeling maakt een bepaalde verkeersafwikkeling mogelijk waardoor vrachtauto's via een extra afrit terug naar de A44 worden geleid. Deze ontwikkeling zorgt dan ook niet voor een toename van verkeer op de Rijnzichtweg-oost. Slechts de openstelling van twee banen zou voor een (minimale) verhoging van milieubelasting kunnen leiden. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat na uitvoering van het project alle concentraties ruimschoots onder de grenswaarden blijven. In dit kader wordt voldaan aan de in de Wet Luchtkwaliteit gestelde eisen op het gebied van Luchtkwaliteit. Uit de monitoringsrapportage NSL (stand van zaken 2013) blijkt dat er in Oegstgeest geen sprake is van overschrijding van de wettelijke grenswaarden van stikstofdioxide. Over de aangehaalde Roetkaart wordt opgemerkt dat deze kaart een aanzet is tot meer gedetailleerde informatie in de voorliggende jaren en geen instrument betreft waarop plannen getoetst kunnen worden.	Geen

		gezondheidsrisico's. Er moet getoetst worden aan toekomstige normen	Plannen worden getoetst naar nu geldende regelgeving. Aan mogelijke toekomstige regelgeving wordt niet getoetst. Dit zou ook in strijd zijn met het rechtzekerheidsbeginsel.	
2.27	2-6, 8	<i>De verkeersveiligheid wordt op verschillende plaatsen en niveaus geschaad.</i>	Zie onder.	
2.28	2-6, 8	Er ontstaat een gevaarlijke en onlogische menging van verkeersstromen. Verkeer vanaf het viaduct rijdt tegen de gangbare rijrichting in.	Zie antwoord 1.2 Dit is onjuiste veronderstelling. Vanaf het viaduct kan geen verkeer de afrit op richting de Flora. Bestemmingsverkeer voor de Flora vanuit Den Haag blijft de oude route via de Rijnzichtweg-West rijden.	Geen
2.29	2-6, 8	Door de U-bocht onder het viaduct ontstaat er een gevaarlijke situatie.	Zie de antwoorden 1.3 en 1.4	Geen
2.30	2-6, 8	De parallelweg is niet breed genoeg en voldoet niet aan de daarvoor te stellen eisen. Het is de vraag of de rijbanen voldoen aan de wettelijke eisen voor een gebiedsontsluitingsweg.	De parallelweg (fietsstraat) langs de Rijnzichtweg-Oost maakt geen onderdeel uit van de omgevingsvergunning. Deze zienswijze wordt in deze procedure voor kennisgeving aangenomen en als bezwaar bij de verkeersbesluiten meegewogen. Daarnaast is de busstrook reeds feitelijk aanwezig en wordt deze omgezet in een voor auto's begaanbare weg. Aan het karakter van de weg wordt dan ook niets gewijzigd. Op onderhavige ontwikkeling mag daarnaast geen welstandstoetsing worden losgelaten. In de afhandeling van de bezwaren tegen de verkeersbesluiten komt dit nadrukkelijk aan de orde.	Geen
2.31	2-6, 8	De bushalte is erg dicht bij de afrit. Wat gebeurt er als iemand nog net even het groene licht pakt? Hoe moeten wij de inrit inrijden als er een bus staat.	De bushalte ligt geheel vrij van de rijbaan. Iemand die nog even snel door groen licht rijdt zal zien dat er een bus voor hem rijdt. Als de bus de bushalte indraait zal de automobilist deze niet volgen maar hem passeren. Het uitrijden van de bus uit de halte vindt plaats 20 meter na de kruising. Van automobilisten mag in alle redelijkheid worden verwacht dat zij kunnen zien dat een bus aangeeft de bushaven te willen verlaten. De bus zal de naast hem rijdende voertuigen moeten laten voor gaan. Als er een bus op de halte staat en een voertuig wil de parallelbaan inrijden kan dat voor de bus langs. De inrit bevindt zich in de uitrijstrook van de bus.	Geen

		De beoogde parkeerplaatsen zijn toegemeten aan het aantal woningen	Het aantal parkeerplaatsen blijft ter plaatse gelijk aan de huidige situatie.	
2.32	2-6, 8	Er wordt harder gereden als de busstrook wordt opgeheven	Zie beantwoording 2.5	Geen
2.33	2-6, 8	De Rijnzichtweg heeft een specifiek karakter. Door het vervallen van de busbaan en het creëren van een vent/fietsweg gaat het kwalitatieve karakter van de weg met de symmetrische opbouw verloren.	Zie beantwoording 2.30	Geen
2.34	2-6, 8	Nergens lezen we iets over de geraamde kosten. De kosten wegen niet op tegen de baten. In dit kader zijn door indiener een aantal alternatieve varianten geopperd. De enige duurzame oplossing zou zijn om de Flora een volledig eigen toe- en afritsysteem te geven ter hoogte van het Oegstgeesterkanaal of een variant waarbij er alleen maar toegang is vanaf de A44 naar	Ter dekking van alle projectkosten wordt door Rijkswaterstaat, Gemeente Oegstgeest, gemeente Katwijk en Flora Holland in totaal een bedrag van € 7.700.000 (btw is inbegrepen) gereserveerd. Dit bedrag staat ter beschikking van het Project. Daarnaast wordt grond in gebracht ter waarde van € 1.300.000 (btw is inbegrepen) door Flora Holland. De gemeente Oegstgeest draagt hieraan € 800.000 bij. Daarnaast zorgt de gemeente voor de aanpassing van de VRI aan de Apollolaan. Voor de gemeente Oegstgeest is de leefbaarheid op de Rijnzichtweg-West een belangrijke overweging in het kader van het algemeen belang om aan dit project deel te nemen. De overlast van het vele vrachtverkeer en toenemende verkeersdruk geeft een grote belasting op de Rijnzichtweg-West en Rijnsburgerweg. Wat er op de Rijnzichtweg-West afgaat komt er niet bij op de Rijnzichtweg Oost. Het klopt dat de intensiteit op de Rijnzichtweg West momenteel ± 25% lager is dan op de Rijnzichtweg –Oost. De toekomst scenario's geven echter een nadrukkelijke toename van het verkeer op de Rijnzichtweg-West aan. Dit als gevolg van de woningbouwontwikkeling in Nieuw-Rhijngest en Rijnsburg aan die zijde van de A44. Uit de opgemaakte onderzoeken blijkt dat de verkeersdoorstroming door onderhavige ontwikkeling beduidend verbetert ten opzichte van de huidige situatie. In kwestie wordt voor zover mogelijk gebruik gemaakt van het bestaande wegennetwerk. Zie beantwoording 1.7 en 1.11. De reconstructie uitvoeren zodanig dat er alleen een toegang naar de Flora is vanaf de afrit maakt dat het effect op de Rijnzichtweg minimaal is. Daarnaast zal blijken dat in de toekomst op de	Geen

		de Flora	Rijnzichtweg-Oost nog steeds de busbaan zal moeten verdwijnen om het kruispunt afwikkelaar te houden.	
2.35	2-6, 8	De gevolgde procedure voldoet niet aan de wettelijke eisen.	Deze zienswijze richt zich tegen de procedure omtrent de door het bevoegd gezag genomen verkeersbesluiten en wordt derhalve in het kader van de omgevingsvergunning voor kennisgeving aangenomen. In de afhandeling van de bezwaren tegen de verkeersbesluiten komt dit nadrukkelijk aan de orde.	Geen
2.36	2-6	Door de ontwikkeling ontstaat een waardevermindering van onze woonhuizen.	De omgevingsvergunning draagt zorg voor een gewijzigde verkeerssituatie. De parallelweg (fietsstraat) is ontworpen om tegemoet te komen aan de zorgen geuit door bewoners van de Rijnzichtweg-Oost. De parallelweg (fietsstraat) maakt geen onderdeel uit van de omgevingsvergunning, omdat de aanleg ervan past in het bestemmingsplan. Niet is in te zien dat de omgevingsvergunning er toe leidt dat er een waardevermindering aan de woningen ontstaat. Met name omdat de woningen niet aan de afrit zijn gesitueerd. Daarnaast staat het indiener altijd vrij naar aanleiding van deze besluitvorming een planschadeverzoek in te dienen.	Geen
2.37	3,4,5, 8	De verkeersproblematiek omtrent Flora Holland, welk bedrijf in een andere gemeente ligt, wordt afgewenteld op de inwoners van Oegstgeest hetgeen ten koste gaat van hun veiligheid, parkeergemak en milieubelasting. Er wordt hiermee, naar vernomen, een schuld aan de Flora afgelost.	Met deze ontwikkeling wordt het algemeen belang gediend. In dit verband wordt verwezen naar de beantwoording bij punt 1.1, 1.9 en 2.6.B. Er is geen sprake van een schuld aan de Flora. Wel is er een intentieovereenkomst met gemeente Katwijk, Oegstgeest en de Flora waarin is afgesproken om doorstroming van het verkeer op de Rijnzichtweg-West te waarborgen en te zoeken naar een betere ontsluiting van de Flora op de A44. De gemeente met Rijkswaterstaat zijn zich bewust van de huidige onwenselijke verkeerssituatie en hebben met dit plan een financieel uitvoerbare oplossing gevonden om een groot deel van de vrachtwagen via een aparte afrit van en naar het kruispunt van de A44 te geleiden. Onderhavige ontwikkeling dient dan ook wel degelijk het algemeen belang, namelijk verbetering van de doorstroming van verkeer en de daarmee gepaarde verkeersveiligheid en de leefbaarheid op de Rijnzichtweg-West.	Geen
	4,5, 8	Een simulatie zou nuttig zijn om aan te tonen dat de voorgestelde oplossingen ook kunnen.	Het ontwerp is en wordt in de definitieve uitwerking getoetst met simulatieprogramma's. Nu al rijden soms vrachtwagens de U bocht ondanks de bestaande barrière die straks wordt ingekort. In de uitwerking wordt de situatie sterk geoptimaliseerd.	

	7	Bewoner Sumatrastraat 14 en 6, 8, 10, 12, 16, 18, 20, 22, 26, 28, 30, 34 en 36		
3.1	7	Het plan voor verbetering van de ontsluiting van de A44 Flora Holland zal zorgen voor nog meer verkeersoverlast voor de huizen liggend aan de Sumatrastraat in de wijk Buitenlust.	Zie beantwoording 1.8	Geen
3.2	7	Het plan is strijdig met het onderzoek dat in 2011/2012 gedaan is in opdracht van de gemeente Oegstgeest. In het rapport wordt ingegaan op het feit dat er voor de wijk Buitenlust sprake is van verkeersoverlast, geluidshinder, trillingen en luchtkwaliteit. Uit het rapport bleek eveneens dat: <ul style="list-style-type: none"> a. de buurt Buitenlust het meest gebaat is bij een ontsluiting die een stuk noordelijker op het terrein van de Flora Holland zou worden gesitueerd. b. Een noordelijker variant levert de grootste bijdrage aan het oplossen van de verkeersdruk op de Rijnzichtweg. c. Gelet op het feit dat het nog niet zeker is of een oprit tot de mogelijkheden behoort, in ieder geval de aldus noordelijker gesitueerde afrit voor Buitenlust een duurzame oplossing vormt. 	Het plan is niet strijdig met het onderzoek van 2011/2012 maar een vervolg op dat onderzoek waarbij verbeteringen zijn aangebracht. Voor het overige betreffende de afweging wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.8. De overige opmerkingen nemen we dan ook voor kennisgeving aan.	
3.3	7	Het plan zorgt dat er ter plaatse van de Sumatrastraat een verdubbeling van optrekkend/stilstaand verkeer gaat plaatsvinden.	Zie beantwoording 1.8	Geen
3.4	7	Door het ontstaan van een tweebaansweg ontstaat er een nog gevaarlijkere verkeerssituatie dan die heden al bestaat. Ook het vrachtverkeer dat een U-bocht gaat maken zal voor een gevaarlijke situatie zorgen.	Op het kruispunt is voldoende ruimte voor vrachtverkeer om de U-bocht te maken. Het is wel noodzakelijk om aanpassingen aan het kruispunt te verrichten. Zie beantwoording 1.2	Geen
3.5	7	Door de ontwikkeling ontstaat een waardevermindering van de woonhuizen aan de Sumatrastraat.	Zie de beantwoording onder 1.8. Niet is in te zien dat een zodanige waardevermindering aan de woningen ontstaat dat planschade zal worden vastgesteld, Het staat indieners altijd vrij naar aanleiding van deze besluitvorming een planschadeverzoek in te dienen.	Geen

--	--	--	--	--