



Westland/Hoek van Holland
leefbaar én bereikbaar



N223

Verbinding A20-N220, Westerlee-Maasdijk
Reactienota inloopbijeenkomst 11 juli 2007

Provincie Zuid-Holland

Datum: 26 August 2008
Status: Definitief
Dossier: PZH-2007-378963
Projectnummer: 122235



Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Verkeer en Vervoer

Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
F 070 - 441 77 63

www.zuid-holland.nl
Informatiecentrum@pzh.nl

internet
email

Documenttitel N223
Verbinding A20-N220, Westerlee-Maasdijk
Verkorte documenttitel Reactienota N223 Westerlee-Maasdijk
Status Definitief
Printdatum 15 augustus 2008
Opgesteld 12 juli 2007 t/m 15 augustus 2008
Projectnaam N223 Verbinding A20-N220,Westerlee-Maasdijk
Projectnummer 122235
Referentie PZH-2007-378963

Auteur(s) [art 5 1-2e](#)
[art 5 1-2e](#)

Collegiale toets [art 5 1-2e](#)

Datum/paraaf [art 5 1-2e](#)

Vrijgegeven door [art 5 1-2e](#)

Datum/paraaf

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
DEEL A: ALGEMEEN COMMENTAAR	1
1 INLEIDING	2
1.1 Begrippenlijst	3
2 GESCHIEDENIS VERKEER EN VERVOER	4
2.1 Analyse	4
2.2 Beleidsplannen	4
3 THEMA'S UIT INSPRAAK	5
3.1 Algemeen	5
3.2 Verkeersstructuur en verkeersprognoses	5
3.2.1 Verkeersstructuur	5
3.2.2 Verkeersprognoses	5
3.3 Luchtkwaliteit	7
3.4 Geluid	7
3.5 Fietsstructuur	7
3.5.1 Structuur	7
3.5.2 Toetsing ontwerp fietsstructuur	7
3.6 Groeneweg, Oranjesluisweg en Galgeweg	9
3.7 Communicatie	10
3.7.1 Wet Openbaarheid van Bestuur	10
4 VERVOLGTRAJECT	12
5 GRONDVERWERVING, PLANSCHADE EN NADEELCOMPENSATIE	13
5.1 Grondverwerving	13
5.2 Planschade	13
5.3 Nadeelcompensatie	13
DEEL B: INDIVIDUELE INSPRAAKREACTIES	14

Bijlage 1: Overzichtstekening 3-in-1 project

Bijlage 2: Plantoelichting d.d. 14 december 2007



DEEL A: ALGEMEEN COMMENTAAR



1 INLEIDING

De voorliggende rapportage betreft de Reactienota van de gehouden inloopbijeenkomst voor het project N223, Verbinding A20-N220, Westerlee-Maasdijk.

Op woensdag 11 juli 2007 heeft in "de Rank" aan de Tiendweg 20 in De Lier (gemeente Westland), de openbare inloopbijeenkomst plaatsgevonden waarbij de Provincie Zuid-Holland het concept voorlopig ontwerp voor het project N223, Verbinding A20-N220, Westerlee-Maasdijk heeft gepresenteerd.

Deze inloopbijeenkomst had geen formele status maar was louter informatief van aard. De reacties kunnen aanleiding zijn om wijzigingen in het ontwerp aan te brengen. Op basis van de bestemmingsplanprocedure die later volgt, kan wettelijke inspraak plaatsvinden eventueel gevolgd door het indienen van zienswijzen, bedenkingen, bezwaar en/of beroep.

Een ieder is tot medio augustus 2007 in de gelegenheid gesteld om door middel van reactieformulieren, reacties op het concept voorlopig ontwerp kenbaar te maken.

In deze reactienota geeft de Provincie Zuid-Holland (hierna: de provincie) commentaar op de ontvangen reacties. Het rapport bestaat uit een deel algemeen commentaar (Deel A) en het commentaar op alle individuele inspraakreacties (Deel B).

Deel A

In het algemeen commentaar wordt een aantal terugkerende zaken uit de inspraakreacties verduidelijkt en komt een aantal ingebrachte thema's aan de orde. Hoofdstuk 2 geeft in het kort de geschiedenis van het project. In hoofdstuk 3 komen thema's aan de orde die door diverse insprekers zijn ingebracht. Daarna wordt in hoofdstuk 4 het vervolgtraject beschreven. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op zaken als grondaankoop, (plan)schade en nadeelcompensatie.

Deel B

Deel B bevat het commentaar van de provincie per individuele inspraakreactie.

1.1 Begrippenlijst

In deze reactienota wordt een aantal termen en afkortingen gebruikt die in onderstaande begrippenlijst nader worden toegelicht.

Begrip / afkorting	Toelichting
Provincie	Provincie Zuid-Holland
Gemeente	Gemeente Westland
Autonome situatie	Toekomstige situatie als de nieuwe weg <u>niet</u> wordt aangelegd
Plan situatie	Toekomstige situatie als het plan <u>wel</u> wordt gerealiseerd
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Weg- en waterbouw
WOB	Wet Openbaarheid van Bestuur
CVO	Concept voorlopig ontwerp
DVO	Definitief voorontwerp
DO	Definitief ontwerp
VRI	Verkeersregelinstallatie (verkeerslichten)
mvt	Motorvoertuigen
pae	Personenauto-equivalent, rekeneenheid voor de verkeersintensiteit
MER	Milieu Effect Rapportage
V(85)	De snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden
LZV	Lange Zware Voertuigen
Rijloper	Het gedeelte van het verharde dwarsprofiel dat voldoende breed is voor een enkel maatgevend ontwerpvoertuig
MPI	Meerjarenprogramma Investeringen van provincie Zuid-Holland
NS	Nederlandse Spoorwegen

2 GESCHIEDENIS VERKEER EN VERVOER

2.1 Analyse

De algehele Westlandse verkeersstructuur kent een ontstaansgeschiedenis waar geen uitgebreide planvorming aan ten grondslag heeft gelegen en draagt dan ook de kenmerken en karakteristieken uit het verleden. De laatste decennia heeft in het gebied een geweldige ontwikkeling plaatsgevonden. Het Westland is een "glazen stad" geworden, met een enorme economische dynamiek. Vanuit de landelijke politiek benoemd als 'Greenport' kent het gebied grote veilingen waaronder Flora Holland bij Naaldwijk wellicht de bekendste is. Daarbij is een aantal bedrijventerreinen in het gebied aanwezig zoals Leehove, of in ontwikkeling zoals Honderdland. Verder heeft er een aanzienlijke groei plaatsgevonden van de kernen in het Westland. Zowel bij de overheid -nationaal, provinciaal en lokaal- als wel bij de particuliere sectoren is het besef aanwezig dat de huidige wegenstructuur het verkeersaanbod niet voldoende kan verwerken en dat er iets zal moeten gebeuren. Om de groei van het verkeer op te vangen is er rekening houdend met de oude wegenstructuur een nieuwe bovenregionale structuur ontworpen, het 3-in-1 plan, waarvan bijlage 1 een overzicht toont.

2.2 Beleidsplannen

In de periode 1996 -1999 zijn diverse beleidsplannen opgesteld ter verbetering van de algehele verkeerssituatie, bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Westland en Hoek van Holland. In 1999 zijn de verkenningsstudies "Reconstructie Westerlee, Verlengde Veilingroute en Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland" opgesteld en aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Met het aanbieden van deze verkenningsstudies hebben de provincie, de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden aangegeven dat in het plangebied de genoemde aanleg en reconstructie zeer gewenst is. Dit heeft ertoe geleid dat de projecten bestaande uit de aanleg van de tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland, de aanleg van de Verlengde Veilingroute en de reconstructie van het knooppunt Westerlee in de planstudiefase van het Meerjarenprogramma Investerings (MPI) van de provincie zijn opgenomen. Deze projecten vallen samen onder de noemer 3-in-1 project. De aanleg en reconstructie van een provinciale hoofdweg is MER-plichtig. Daarom is in 1999 de startnotitie MER en vervolgens in 2000 de MER zelf opgesteld. In deze MER is binnen diverse alternatieven gezocht naar milieuverantwoorde oplossingen voor de bereikbaarheids-, verkeersveiligheids- en leefbaarheidproblemen. Dit heeft geresulteerd in een voorkeursalternatief voor de tracéligging en de bijbehorende maatregelen. In 2002 is de MER vervolgens vastgesteld.

In september 2003 heeft de provincie opdracht gegeven om het initiële ontwerp (schetsontwerp) voor Westerlee-Maasdijk en de Verlengde Veilingroute te ontwikkelen. In 2007 is het initiële ontwerp voor Westerlee-Maasdijk verder uitgewerkt tot het concept voorlopig ontwerp zoals dit op 11 juli 2007 in de Lier is gepresenteerd.

3 THEMA'S UIT INSPRAAK

3.1 Algemeen

Na analyse van de individuele inspraakreacties is gebleken dat een aantal thema's regelmatig terugkeert. Daarom wordt in dit hoofdstuk, naast het individuele commentaar, nader op deze thema's ingegaan. Deze thema's zijn:

- verkeersstructuur en verkeersprognoses;
- luchtkwaliteit;
- geluid;
- fietsstructuur;
- communicatie;
- verzoek om (situatie)tekening van het ontwerp.

3.2 Verkeersstructuur en verkeersprognoses

3.2.1 Verkeersstructuur

Het project "N223 verbinding A20-N220 Westerlee-Maasdijk" maakt onderdeel uit van het 3-in-1 project, waarin verder nog de aanleg van de Verlengde Veilingroute en de aanleg van de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland zijn opgenomen.

De doelstelling van het 3-in-1 project is het leveren van een positieve bijdrage aan drie verkeersgerelateerde problemen in de regio, namelijk verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het gaat daarbij om goederenvervoer van en naar de veiling en bedrijventerreinen, personenautoverkeer, woon-werkverkeer, bedrijfspersonenvervoer, lokaal en regionaal fietsverkeer en het openbaar vervoer.

Kenmerkend voor het Westland is de grote hoeveelheid vrachtverkeer op de wegen. Gemiddeld is het aandeel vrachtverkeer ongeveer 25%, met pieken rond de veilingen hoger dan 40%, terwijl het landelijke gemiddelde tussen de 5 en 10% ligt. Oorzaak hiervan zijn niet alleen de veilingen en de Stena Line in Hoek van Holland maar ook andere economische ontwikkelingen in het gebied. Hoek van Holland kent nog een andere verkeerssoort, het recreatieve verkeer richting het strand en het overige recreatieverkeer naar bijvoorbeeld de stormvloedkering. Dit verkeer komt en gaat in pieken van en naar deze kustplaats.

3.2.2 Verkeersprognoses

Om de effecten op de verkeersintensiteiten in het plangebied te kunnen bepalen is een provinciaal verkeersmodel opgesteld.

Het model, ook wel RMZH (Regionaal Model Zuid-Holland) genoemd, is een multimodaal (autoverkeer, openbaar vervoer en fietsverkeer) statisch verkeersmodel en heeft als tijdsperiode de avondspits. Het toekomstjaar is 2020 en het basisjaar 1994. Het model berekent het aantal verplaatsingen in het avondspitsuur.

Er worden drie verplaatsingsmotieven onderscheiden: woon-werk, zakelijk en overig.

Voor de berekening worden de volgende gegevens gebruikt:

- gebiedsindeling;
- sociaal economische gegevens;
- de netwerken (auto, openbaar vervoer en fiets);
- parameters.

De gebiedsindeling of zonering van het model

Het model bestaat uit zones die zijn verdeeld over drie “schillen” namelijk het studiegebied, het invloedsgebied en het buitengebied. De grootte van de zones is gebaseerd op de postcode-indeling, met binnen het studiegebied een aantal verfijningen en naarmate een zone verder van het studiegebied afligt een grovere indeling.

De sociaal economische gegevens (de vulling van de zones)

Per zone is bekend: het aantal inwoners, de werkzame beroepsbevolking, de arbeidsplaatsen in categorieën (landbouw, industrie, detail en overig) het aantal huishoudens, het aantal personenauto's en de urbanisatiegraad (bebouwing).

De netwerken

Auto: alle rijkswegen, alle provinciale wegen en alle belangrijke gemeentelijke wegen worden opgenomen in het netwerk. In het invloedsgebied van het model zitten alle rijkswegen, alle provinciale wegen en andere belangrijke wegen. In het buitengebied zijn alleen de rijkswegen opgenomen.

Openbaar Vervoer: bestaat uit een lijnenbestand en een infranetwerk. Voor het infranetwerk is het autonetwerk de basis, waar de verbindingen die van belang zijn voor het openbaar vervoer uitgefilterd zijn. Toegevoegd zijn vervolgens verbindingen die specifiek voor het openbaar vervoer zijn: overstapmogelijkheden tussen bus en trein, voor- en natransportmogelijkheden, busstroken, NS-infrastructuur en metro-infrastructuur.

Lijnenbestand: bevat alle lijnen van de NS, de stadsvervoerbedrijven van Rotterdam, Den Haag, Dordrecht en van alle streekvervoerbedrijven die actief zijn in de provincie.

Per lijn is ingevoerd:

- lijnnummer, bedrijf, richting, frequentie, rijtijd en soort (bus, tram, metro of trein);
- haltes- en overstapplaatsen;
- voor de NS-lijnen zijn alle stopstations per lijn exact aangegeven (in verband met onderscheid stoptrein, sneltrein en intercity) ook voor een groot deel van de buslijnen is dit inmiddels doorgevoerd.

De parameters

Parameters zijn de veranderende gegevens waarmee het model rekent. Hieronder vallen onder andere de vervoerwijze-keuze, de autobeschikbaarheidscategorieën, de riteindes, aantallen verplaatsingen per arbeidsplaats, de variabele autokosten, de openbaar vervoertarieven en parkeertarieven.

Uitkomst modellering voor Westerlee - Maasdijk

Uit het model volgen de prognoses van de verkeersintensiteiten in de autonome situatie (geen aanleg weg) voor de jaren 2006, 2010 en 2020 zijn en wat de verwachtingen zijn voor het jaar 2010 en 2020 als het nieuwe tracé wel wordt aangelegd. De verkeerscijfers zijn weergegeven in bijlage 2 (Plantoelichting).

3.3 Luchtkwaliteit

Het onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit is afgerond. Er zijn berekeningen uitgevoerd om de verwachte uitstoot van het toekomstige verkeer te bepalen. De uitkomsten van deze berekeningen zijn getoets aan de Wet Milieubeheer. Uit de berekeningen blijkt dat voor het jaar 2020 de waarde een concentratie zal hebben welke onder de grenswaarde ligt. De luchtkwaliteit zal dan ook niet "in betekenende mate", zoals dit begrip is opgenomen in de Wet Milieubeheer, verslechteren.

3.4 Geluid

Het ontwerp is getoetst op het aspect geluid en de mogelijke invloed op de omgeving. De resultaten zoals deze zijn verwoord in het akoestisch onderzoeksrapport laten zien dat op grote delen naast het voorgenomen traject geluidwerende maatregelen zullen moeten worden getroffen. Waarschijnlijk zullen dit geluidschermen worden afhankelijk van de hoogte van de te plaatsen schermen en de ruimte welke aanwezig is naast de weg. Ook wordt bezien of mogelijk "natuurlijke" wallen kunnen worden toegepast. Zodra in het ontwerpproces duidelijk is welke maatregelen op welke plek en in welke vorm genomen kunnen worden, zal in overleg met de gemeentelijke welstandscommissie en de afdeling bouwen en wonen van de gemeente Westland nader bepaald worden welke materialen en vorm gebruikt moeten worden, waarna dit zal worden gecommuniceerd met de belanghebbenden, dus ook de bewoners.

3.5 Fietsstructuur

3.5.1 Structuur

Het fietsverkeer, waaronder de recreatie-, woon- werk- en schoolroutes, vindt voornamelijk plaats tussen de verschillende bebouwingsconcentraties maar ook vanuit de tussenliggende gebieden. De geprojecteerde fietstunnels in dit plan verhogen de verkeersveiligheid en hebben een gunstige invloed op de directheid van de fietsverbindingen (minder omrijden) . Ook is er voor de fietsers tijdwinst omdat de drukke en zeer gevaarlijke kruispunten op de Maasdijk en knooppunt Westerlee niet meer overgestoken behoeven te worden. Zo worden de wachttijden voor het verkeerslicht voor de fietsers vermeden. In de nieuwe situatie is voor de fietsers een directe doorgaande route gecreëerd, waar zonder oponthoud kan worden doorgefietst via de nieuwe fietstunnels.

3.5.2 Toetsing ontwerp fietsstructuur

De toetsing van het ontwerp voor fietsverkeer is onder meer gedaan aan de hand van zogenaamde omrijdfactoren. De omrijdfactor wordt door het CROW als volgt omschreven (CROW publicatie 230, Ontwerpwijzer fietsverkeer, p. 60):
"De omrijdfactor is de verhouding tussen de kortste afstand over de weg en de hemelsbrede afstand. Op zichzelf zegt een omrijdfactor niet zo veel. Men moet deze relateren aan de afstand. Een hoge omrijdfactor is op de lange afstand veel minder gunstig dan op de korte afstand, omdat dan ook de absolute omrijd afstand groter is. Signalen uit de praktijk wijzen erop dat een omrijdfactor van maximaal 1,2 voor (hoofd)-fietsroutes en 1,3 à 1,4 voor overige routes wordt gehanteerd, maar studies waarin deze waarden worden onderbouwd, zijn niet voorhanden.

Uit de gegevens van de Fietsbalans komt naar voren dat de 5- en 95- percentielwaarde voor de omrijdfactor op respectievelijk 1,24 en 1,50 liggen.

De afstanden van de kortste afstand over de weg is bepaald met de fietsrouteplanner van de fietsersbond. Voor de bestaande situatie zijn de cijfers als volgt:

	s-Gravenzande	Hoek van Holland	Naaldwijk	De Lier	Maasdijk	Maassluis	Maasland
s-Gravenzande	0	1,29	1,23	1,3	1,45	1,25	1,26
Hoek van Holland		0	1,31	1,37	1,29	1,14	1,27
Naaldwijk			0	1,59	1,57	1,26	1,28
De Lier				0	1,6	1,27	1,06
Maasdijk					0	1,31	1,63
Maassluis						0	1,41
Maasland							0

Tabel 1
Omrijdfactoren huidige situatie

De met blauw gemarkeerde omrijdfactoren hebben betrekking op routes die over het project leiden en zijn daarmee dus interessant om te analyseren. Alle verbindingen hebben in de huidige situatie dus een omrijdfactor boven de 1,2 maar slechts één verbinding heeft een factor boven de 1,5: van Naaldwijk naar Maasdijk.

In het ontwerp voor de nieuwe situatie is gekozen voor drie fietstunnels: één centrale fietstunnel ter hoogte van Blauwhek, één fietstunnel in de nabijheid van het turboverkeersplein Westerlee (Leeweg) en één fietstunnel in de nabijheid van het turboverkeersplein Maasdijk (parallelweg).

Met deze fietsverbindingen zien de omrijdfactoren er als volgt uit:

	s-Gravenzande	Hoek van Holland	Naaldwijk	De Lier	Maasdijk	Maassluis	Maasland
s-Gravenzande	0	1,29	1,23	1,48	1,45	1,06	1,19
Hoek van Holland		0	1,31	1,52	1,29	1,14	1,27
Naaldwijk			0	1,59	1,54	1,24	1,26
De Lier				0	1,6	1,27	1,06
Maasdijk					0	1,31	1,63
Maassluis						0	1,41
Maasland							0

Tabel 2
Omrijdfactoren fietsverkeer bij drie fietstunnels (Maasdijk-Blauwhek-Leeweg)

Ten opzichte van de bestaande situatie blijven de omrijdfactoren voor het fietsverkeer dat van de nieuwe situatie gebruik maakt, gelijk of nemen af.

Gesteld kan worden dat de omrijdfactoren en dus de daarmee samenhangende omrijdafstand voor het fietsverkeer binnen de geaccepteerde grenzen liggen.

3.6 Groeneweg, Oranjesluisweg en Galgeweg

In de huidige situatie staat de Groeneweg aan de zuidkant in verbinding met de Maasdijk. De Maasdijk is al jaren overbelast met verkeer en door de verdere toename van vooral zwaar vrachtverkeer komt ook de stabiliteit van het dijklichaam verder in het geding. De Galgeweg is in zuidelijk richting op knooppunt Westerlee aangesloten. Dit gegeven leidt voor Westerlee tot een complexe situatie, namelijk een knooppunt met vijf aansluitende wegen.

In de toekomstige situatie worden de Groeneweg en de Galgeweg met begin en einde van de Oranjesluisweg doorgelinkt, om zodoende een autoluwe doorgaande structuur te creëren en tevens de complexiteit van de nieuw aan te leggen verkeerspleinen te beperken. De Maasdijk krijgt een "knip" ter hoogte van de Pettendijk waardoor het zuidelijk deel van de Maasdijk eveneens autoluw zal worden. Doel van deze maatregelen is het scheiden van de verschillende verkeersstromen (regionaal en lokaal verkeer) en zo de verkeersveiligheid te verhogen. De verdere verkeerskundige consequenties worden in het onderstaande nader toegelicht.

De Groeneweg, de Oranjesluisweg en de Galgeweg zijn woongebieden waar op dit moment bovenregionaal (vracht)verkeer doorheen komt. De Maasdijk is een secundaire waterkering, waar (te) veel verkeer over rijdt. Voordeel van dit plan is dat op deze wegen de verkeersbelasting sterk wordt verlaagd. Met andere woorden waar deze wegen nu in gebruik zijn als gebiedsontsluiting en provinciale weg, worden ze straks erftoegangsweg, zoals ze van origine zijn aangelegd. Voor de Groeneweg en de Galgeweg geldt al dat het erftoegangswegen zijn.

Bij aansluiting van de Groeneweg en de Galgeweg op de nieuwe provinciale weg, zo voorspellen verkeersmodellen, ontstaan sluiproutes waarbij te veel verkeer op deze wegen zijn weg zal trachten te vinden waardoor één van de doelstellingen van het project wellicht niet gehaald zal worden. Reden aldus voor genoemde "afkoppeling" van deze wegen van het regionale wegennet.

De nieuwe weg N223 wordt een 80 km/u. weg. Er is onvoldoende ruimte voor in- en uitvoegstroken, bij het hanteren van de geldende ontwerpnormen. Zonder invoegstrook komt het verkeer vanaf de Groeneweg en de Galgeweg met een snelheid van 15 á 20 km/u in conflict met verkeer op de nieuwe N223 dat daar ter plaatse een snelheid heeft van 80 km/u.

In het algemeen kan een personenauto, indien deze op snelheid is, nog invoegen als op een hoofdrijbaan niet meer dan 1500 à 1800 voertuigen per uur passeren. In dit geval gaat het bijvoorbeeld vanaf de Burgemeester Elsenweg om circa 4000 voertuigen per uur zodat niet op veilige wijze kan worden ingevoegd.

De geprojecteerde verkeerspleinen bij de Maasdijk en knooppunt Westerlee kunnen ook geen extra aansluitingen verdragen vanwege de grote stroom bovenregionaal verkeer die deze knooppunten straks moeten verwerken.

Overigens kan niet onvermeld blijven dat mede op aandringen van de verantwoordelijk portefeuillehouder van de gemeente Westland, namens de provincie opdracht is gegeven voor een uitbreiding van het onderzoek ter zake van de lange afstand fietsverbindingen. Hierbij worden in een breder verband de regionale fietsroutes bestudeerd, om te bezien of mogelijke aanvullingen op het bestaande ontwerp nodig of wenselijk zijn.

3.7 Communicatie

De provincie zal de bewoners in en rondom het toekomstige tracé ook in de toekomst informeren over de stand van zaken van het project. De informatie wordt verstrekt via de gebruikelijke communicatiekanalen. Dit zijn o.a.:

- persoonlijk bezoek;
- brieven;
- persberichten;
- website van de provincie Zuid-Holland www.pzh.nl zoeken op 3-in-1 project. Daarnaast de gemeentelijke internetpagina, www.gemeentewestland.nl.

Verder zullen er ook specifieke communicatiemomenten plaatsvinden. Deze zijn:

- een overleg met bewoners van woningen en eigenaren van bedrijven waar op korte afstand van de opstallen een geluidwerende voorziening moet komen;
- gesprekken in het kader van grondverwerving;
- de aankondiging door de gemeente Westland van de tervisielegging van het bestemmingsplan;
- informatieverstrekking over uitvoering en fasering voorafgaande aan de start en tijdens de uitvoering van het werk.

Tevens is er voor het gehele 3-in-1 project een strategisch communicatieplan opgesteld. Hierbij wordt in breed verband gekeken naar de voorgenomen activiteiten in de regio. Hierdoor worden werken, faseringen en verkeersmaatregelen op elkaar afgestemd en gecommuniceerd naar de omgeving.

3.7.1 Wet Openbaarheid van Bestuur

De Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB) regelt het recht van natuurlijke- en rechtspersonen op informatie van de overheid. Ook voor dit project kan informatie opgevraagd worden. Hieronder is dit nader toegelicht.

Beschrijving

Een ieder kan een verzoek om informatie, neergelegd in documenten over een bestuurlijke aangelegenheid, richten tot een bestuursorgaan of een onder verantwoordelijkheid van een bestuursorgaan werkzame instelling, dienst of bedrijf. U dient bij uw verzoek de bestuurlijke aangelegenheid te vermelden of het daarop betrekking hebbende document, waarover u informatie wenst te ontvangen.

Een bestuurlijke aangelegenheid is een aangelegenheid die betrekking heeft op het beleid van een bestuursorgaan, daaronder begrepen de voorbereiding en de uitvoering.



Voorwaarden

U kunt informatie opvragen in de zin van de WOB als er ten minste aan de onderstaande voorwaarden is voldaan:

- er moet sprake zijn van een bestuurlijke aangelegenheid;
- de informatie moet zich bevinden in een bestuursdocument.

Een bestuursdocument is een bij een bestuursorgaan berustend schriftelijk stuk. De informatie over milieu hoeft zich daarentegen niet in een bestuursdocument te bevinden, aangezien alle informatie over het milieu openbaar is.

De overheid kan weigeren stukken in te laten zien op basis van wettelijke uitzonderingsgronden genoemd in artikel 10 van de Wet Openbaarheid van Bestuur.

Indieningsadres

Provincie Zuid-Holland: DMB, afdeling Financieel Toezicht, Rechtsbescherming en Archiefinspectie, bureau Awb-bezwaar en Beroep

Bezoekadres

Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Postadres

Postbus 90602
2509 LP Den Haag
telefoon: 070 - 441 66 11
email: zuidholland@pzh.nl

4 VERVOLGTRAJECT

Het concept voorlopig ontwerp (CVO) is tijdens de inloopbijeenkomst van 11 juli 2007 gepresenteerd. Hieronder is het vervolgtraject van de (ontwerp)procedures voor het project weergegeven.

Actie	Omschrijving
Reactienota	Betreft het voorliggende rapport, dat zal worden verstrekt aan de reactanten.
Definitief voorontwerp	Het concept voorlopig ontwerp wordt aangepast tot een definitief voorontwerp, mede naar aanleiding van de binnengekomen reacties.
Vorbereiding Wettelijke procedures	Op basis van het definitieve voorontwerp worden de planologische procedures (o.a. bestemmingsplanwijziging), juridische- en ambtelijke procedures (o.a. vergunningaanvragen) voorbereid.
Definitief ontwerp	Het definitieve voorontwerp wordt verder in detail uitgewerkt tot een definitief ontwerp.
Wettelijke procedures	Het definitieve ontwerp vormt de basis voor definitieve vaststelling van het ontwerp door Gedeputeerde Staten en door het college van B&W van de gemeente Westland. Op basis van het vastgestelde definitieve ontwerp worden de planologische, juridische en ambtelijke procedures doorlopen.
Aanbesteding E&C	Het Definitief Ontwerp wordt voor Engineering & Construct aanbesteed. Door een aanbestedingsprocedure wordt bepaald welke aannemer het werk gaat voorbereiden, en uitvoeren.
Uitvoering	De N223 verbinding A20-N220 Westerlee-Maasdijk wordt gerealiseerd.

Tabel 3: vervolgtraject van de (ontwerp)procedures

De procedure voor vaststelling van het definitieve ontwerp door Gedeputeerde Staten is niet verankerd in een formele wet of daarop gebaseerde uitvoeringsregeling. Het betreffen interne procedures waartegen geen bezwaar of beroep open staat. Bezwaar- en beroepsmogelijkheden worden wel geboden binnen het kader van de bestemmingsplanprocedure. Om de nieuwe weg aan te kunnen leggen moet het gemeentelijk bestemmingsplan aangepast worden. De aanvang van de bestemmingsplanprocedure en de ter visie legging van het plan wordt door middel van aankondiging in de huis-aan-huis kranten en op de site van de gemeente Westland bekend gemaakt. De vigerende wettelijke kaders zijn de Wet Ruimtelijke Ordening en Algemene wet bestuursrecht.

5 GRONDVERWERVING, PLANSCHADE EN NADEELCOMPENSATIE

5.1 Grondverwerving

Op dit moment zijn contacten gelegd met het overgrote deel van de perceeleigenaren. Gesprekken zijn gevoerd over de aankoop door de PZH van de betreffende percelen. Een groot deel van de voor de aanleg van de weg en verkeerspleinen noodzakelijk te verwerven gronden zijn dan ook reeds in eigendom verkregen door de PZH. Na vaststelling van het definitieve ontwerp zal worden vastgesteld welke percelen - of gedeelten daarvan - voor de aanleg van de weg nog benodigd zijn.

Als het niet lukt in minnelijk overleg door onderhandelen de gronden te verwerven zal een gerechtelijke procedure worden gestart. De Provincie zal dan als ultimum remedium tot onteigening over moeten gaan.

5.2 Planschade

Diegene die meent schade te ondervinden als gevolg van de bestemmingsplanwijziging kan een verzoek tot uitkering van een vergoeding van de geleden (plan)schade indienen bij het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Westland. De behandeling van het verzoek zal vervolgens plaatsvinden conform de gemeentelijke planschadeverordening.

NB Per 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden.

Volgens deze wet kan vermindering van waarde van een onroerend goed als gevolg van een nieuw bestemmingsplan, een bestemmingsplan wijziging, een inpassingsplan of een beheersverordening worden vergoed indien het verzoek gegrond wordt verklaard. Het verzoek tot vergoeding moet binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van de schadeveroorzakende maatregel zijn ingediend. Het verschil met de oude WRO is dat vanaf 1 juli 2008 de toepassing een schadeoorzaak is, en niet langer de achterliggende bestemmingsplanbepaling. (Bron: Struiksmā, 2007)

Er geldt een eigen risico percentage van 2 voor planschadevergoeding; dit wordt het normale maatschappelijke risico genoemd. (Voorheen was planschade geregeld in de WRO, artikel 49. In de nieuwe Wro is dat artikel 6).

5.3 Nadeelcompensatie

Indien aantoonbaar schade wordt geleden als gevolg van de aanleg van de nieuwe weg, welke niet kan worden vergoed in het kader van grondverwerving en/of planschade, kan de mogelijk gedupeerde een verzoek om vergoeding van die schade indienen bij de provincie. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om zakelijke omrijdschade of stagnatieschade. Schade die valt binnen het normaal maatschappelijk risico of normaal ondernemersrisico komt niet voor een vergoeding in aanmerking. Schade komt alleen voor vergoeding in aanmerking als deze in belangrijke mate afwijkt van de schade die op een ieder drukt.



DEEL B: INDIVIDUELE INSPRAAKREACTIES

Toelichting individuele inspraakreacties

In dit deel B is het commentaar van de Provincie Zuid-Holland per individuele inspraakreactie weergegeven, zoals die naar aanleiding van de inloopbijeenkomst is ingediend. Hierbij zijn korte reacties volledig en letterlijk overgenomen. De lange reacties zijn samengevat.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
1	art 5 1-2e	<p>(1) In het plan is geen groot langzaam verkeer naar de Maasdijk mogelijk. De Galgeweg moet een aansluiting op de nieuwe weg krijgen, voor langzaam verkeer. Omrijden via Vlietpolderplein is af te raden.</p> <p>(2) Voorstel bij Blauwhek een tunnel ook voor autoverkeer te maken.</p>	<p>(1) Langzaam verkeer kan vanaf de Galgeweg de kern Maasdijk bereiken via de Heenweg en Lange Kruisweg. De aan te leggen N223 Westerlee-Maasdijk is een provinciale weg waarvoor een maximumsnelheid van 80 km/u zal gelden. In het kader van "Duurzaam Veilig" is het beleid van de provincie Zuid-Holland erop gericht om langzaam verkeer te scheiden van snel verkeer. Langzaam verkeer waaronder tractoren (maximaal 25 km/u volgens RVV artikel 22) zijn niet toegestaan op een 80 km/u weg.</p> <p>(2) Een autotunnelverbinding tussen de Oranjesluisweg en Honderdland heeft als nadeel dat dit ongewenste verkeerstromen zal introduceren. Het is de bedoeling dat bovenregionaal verkeer van de N223 gebruik zal maken. De Groeneweg, St. Jorispad, Oranjesluisweg en Galgeweg worden zo verkeersluw gemaakt, conform het beleid van de provincie Zuid-Holland.</p>
2		Schrijfster vindt het teleurstellend dat zij ondanks dat zij grond moet afstaan niet van tevoren op de hoogte is gesteld.	Voorafgaand aan de inspraakbijeenkomst zijn alle perceeleigenaren binnen het toekomstige tracé door de medewerkers van de provincie Zuid-Holland bezocht, met als doel het plan toe te lichten. Schrijfster is op 22 juni 2007 bezocht.
3		Graag meer duidelijkheid rond de Pettendijk.	Deze inspraak betreft Het deel Westerlee-Maasdijk. De Pettendijk is in ontwikkeling bij de gemeente Rotterdam. Voor meer informatie kan contact worden opgenomen met de projectleiding 2e Ontsluitingsweg Hoek van Holland bij de gemeente Rotterdam.
4		<p>(1) Komt er ook een fietsverbinding langs de Pettendijk, richting de compostering en HvH?</p> <p>(2) Met de auto van Maasdijk naar Naaldwijk betekent straks een flink aantal loze kilometers.</p>	<p>(1) Het gedeelte 2e ontsluitingsweg-Hoek van Holland Pettendijk is in ontwikkeling bij de gemeente Rotterdam.</p> <p>(2) Door de aanleg N223 Westerlee-Maasdijk veranderen de verkeerstromen en vindt er regionaal aanzienlijke verbetering plaats in de bereikbaarheid.</p>

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
5	<p>art 5 1-2e</p>	<p>Atlantikwall museum HvH met dependance in gemeente Westland, heeft kennis over het beheer van bunkers in combinatie met vleermuisonderkomens. Willen bijdrage leveren aan behoud bunkers, tobruk verplaatsen.</p>	<p>Het bunkercomplex bevindt zich aan de Pettendijk. Zie hiervoor het antwoord bij vraag 3.</p>
6	<p>Rabobank Westland</p> <p>art 5 1-2e</p> <p>Hoofdstraat 78 2678 CL DE LIER</p>	<p>(1) Vragen betreffen de Leeweg, Leehoven en een voormalig Greeneryterrein.</p> <p>(2) Graag vernemen wij van u in hoeverre de normen voor geluidsoverlast en luchtkwaliteit zullen worden overschreden.</p>	<p>(1) Betreft niet dit project N223 Westerlee-Maasdijk.</p> <p>(2) De resultaten van de recent uitgevoerde onderzoeken naar luchtkwaliteit en akoestiek laten zien dat wat betreft luchtkwaliteit de uitstoot van schadelijke stoffen niet in betekenende mate zal toenemen in het plangebied en voor de planperiode niet de grenswaarden zullen overschrijden. Voor wat betreft het geluid ziet het er thans naar uit dat langs grote delen van het tracé geluidwerende voorzieningen moeten worden getroffen.</p>
7	<p>Politie Haaglanden</p> <p>Bureau Westland</p> <p>s-Gravenzandseweg 38 2671 JP NAALDWIJK</p>	<p>(1) Politie twijfelt of het ontwerp op Westerlee het verkeer wel kan verwerken.</p> <p>(2) Politie Haaglanden stelt een ongelijkvloerse kruising voor.</p>	<p>(1) Het ontwerp is verkeerskundig getoetst. Het turboverkeersplein realiseert voor Westerlee een verdubbeling van de huidige capaciteit. Dit ontwerp biedt voldoende reserve voor de verwachte groei van het verkeer tot het richtjaar 2020 en ook daarna, om een filevrije afwikkeling te waarborgen.</p> <p>(2) In de voorafgaande fase van planontwikkeling zijn diverse varianten overwogen. Uiteindelijk is binnen de beschikbare middelen voor de gelijkvloerse variant gekozen, omdat deze ruimschoots voldoet. Zie ook antwoord (1).</p>

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
8	Gemeente Midden Delfland art 5 1-2e Keenenburgweg 55 2636 ZG SCHIPLUIDEN	Voorstel bij de turborotondes lange voorsorteerstroken met doorgetrokken lijnen aan te leggen.	De in het ontwerp gehanteerde ontwerpregels zijn volgens de landelijk vastgestelde CROW-richtlijn, met aanvullend de ontwerpcriteria van Dienst Beheer en Infrastructuur van de provincie Zuid-Holland toegepast.
9	Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond art 5 1-2e 3007 AD ROTTERDAM	Voorstel de 2e Ontsluitingsweg alleen voor vrachtverkeer openstellen.	De 2e Ontsluitingsweg is in ontwikkeling bij de gemeente Rotterdam. Voor informatie kunt u contact opnemen met de projectleiding van de gemeente Rotterdam.
10	art 5 1-2e	(1) Waarom wordt een enkelbaans weg een driebaans weg (2e ontsluitingsweg)? (2) Worden er geluidsschermen geplaatst? (3) Welke soort schermen zullen dit zijn? (4) Wordt er geluidsreducerend asfalt gebruikt?	(1) De verkeerspleinen worden uitgevoerd met drie opstelstroken. Hierdoor is de capaciteit van het verkeersplein groter, ondanks dat daarna het verkeer weer moet invoegen naar een enkelstrooks rijbaan. (2) Zoals de conclusies van het uitgevoerde onderzoek zich thans laten lezen, ziet het er naar uit dat langs grote delen van het tracé geluidwerende voorzieningen, waaronder waarschijnlijk geluidsschermen, zullen moeten worden getroffen. (3) Indien het plaatsen van geluidsschermen noodzakelijk blijkt te zijn dan kunnen deze mogelijk in overleg met de omwonenden over vorm, verschijning en landschappelijke inpassing, na goedkeuring van de bouwaanvraag door de gemeentelijke Welstandscommissie, gerealiseerd worden. (4) Waar nodig wordt dit asfalt gebruikt bij de aanleg van de weg. Op de verkeerspleinen niet omdat de snelheid daar te laag is, reduceert het geen geluid.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
		<p>(5) Welke geluidsreducerende maatregelen worden aan de woning genomen?</p> <p>(6) Wanneer is er inzage in het geluidsrapport?</p> <p>(7) Wat wordt de hoogte van de weg achter ons huis, en welke maatregelen neemt u om de privacy te waarborgen?</p> <p>(8) Wordt er ook berekend hoeveel licht-inschijn de nieuwe weg 's-avonds zal veroorzaken, aangezien de weg ook nog verhoogd zal worden aangelegd?</p> <p>(9) De schrijver maakt zich zorgen dat buitenproportionele verlichting tot gezondheidsklachten zal lijden.</p> <p>(10) Wordt ter hoogte van onze woning de fijnstofwaarde overschreden?</p> <p>(11) Wanneer is er inzage in het luchtrapport?</p>	<p>(5) De voorgenomen geluidwerende voorzieningen zijn hoofdzakelijk naast de weg geprojecteerd en reduceren waarschijnlijk voldoende om aan de normen welke gesteld worden in de Wet Milieubeheer te voldoen. De noodzaak tot het treffen van voorzieningen aan woningen is op dit moment niet aanwezig. Nader onderzoek dat op dit moment gaande is moet uitwijzen voor welke woningen een procedure tot het vaststellen van een hogere grenswaarde (geluidbelasting op de gevel in Db) gevolgd dient te worden.</p> <p>(6) Het akoestisch onderzoek zal samen met de overige onderzoeksrapporten bij het verschijnen van deze reactienota ter inzage komen en worden gepubliceerd op de internetsite van het 3-in-1 project.</p> <p>(7) Het ontwerp van de weg is nog niet zover uitgedetailleerd zodat de exacte hoogten nog niet zijn vastgesteld. Dit zal in de komende ontwerpfase gebeuren. Er bestaat in het ruimtelijk bestuursrecht, in het algemeen, geen recht op privacy. Gelet op de afstand en de situering van het plandeel ten opzichte van uw woning, kan in redelijkheid worden gesteld dat de privacy niet in ernstige mate zal worden aangetast. (zie tevens 10.13, en 10.19)</p> <p>(8) Berekend wordt wat de benodigde intensiteit van de verlichting moet zijn om de veiligheid op de weg en de verkeerspleinen te garanderen. Dit zal worden gerealiseerd onder meer door de keuze van de armaturen, die naar beneden gericht zullen schijnen, op de weg en de toe te passen lichtsterkte. Daarbij zal dynamische verlichting worden geplaatst wat betekent dat bij weinig verkeeraanbod de verlichting ook minder opbrengst zal geven (wordt dan gedimd).</p> <p>(9) De landelijke normen voor verkeersverlichting zullen worden gehanteerd waardoor geen schade toegebracht kan en zal worden aan de gezondheid van degenen die woonachtig zijn in de nabijheid van de weg.</p> <p>(10) Zoals de conclusies van het onderzoek zich thans laten lezen voldoet het plan aan de normen voor fijnstof (PM10) welke zijn gesteld in de Wet Milieubeheer.</p> <p>(11) Zie antwoord (6)</p>

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
		(12) Welke maatregelen worden er genomen om overlast tijdens de aanleg te beperken (stuifzand, trillingen van heien, verkeersoverlast)?	(12) Uitgangspunt is tijdens de aanleg de overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Maatregelen zullen bij aanvang van de uitvoeringsfase worden bepaald en worden bekendgemaakt.
		(13) Wat wordt gedaan om de achteruitgang van het woongenot te beperken?	(13) Indien op enigerlei wijze vast is komen te staan dat eventuele hinder welke het woongenot op onevenredige wijze aantast, het rechtstreekse gevolg is van de planologische mutaties, kan de daaruit voortvloeiende schade op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) voor vergoeding in aanmerking komen (zie ook NB algemeen deel A). Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat de uitvoering van dit project tot een verbetering van de leefbaarheid zal zorgen in het plangebied.
		(14) Komen er op de Oranjesluisweg verkeersremmende maatregelen nu deze 30 km zone wordt? (drempels, plantenbakken)	(14) In de taakstelling van dit project zit het aanleggen van de N223 tussen Westerlee en Maasdijk. De mogelijke herinrichting van de Oranjesluisweg en het vaststellen van de maximale snelheid op de Oranjesluisweg is nu nog niet bekend. Eerst moeten afspraken gemaakt worden met de gemeente Westland ter zake van de mogelijke overdracht van het beheer van deze weg.
		(15) Hoe wordt het turboplein beveiligd tegen kantelen van vrachtwagens?	(15). Het turboverkeersplein is ontworpen conform landelijk geldende richtlijnen, is dus berekend op het vrachtverkeer. Speciale maatregelen tegen kantelen van vrachtwagens worden niet getroffen, omdat dit samenhangt met rijden met te hoge snelheid. Bij het ontwerp wordt er vanuit gegaan dat elke weggebruiker zich aan de voorgeschreven snelheid houdt.
		(16) Hoe loopt de verbinding Oranjesluisweg met dorpskern Maasdijk?	(16) De Oranjesluisweg staat via de Galgeweg in verbinding met de Zuidelijke Randweg Naaldwijk. Via het toekomstige Vlietpolderplein, de Burg. Elsenweg, verkeersplein Westerlee en Honderdland is de kern Maasdijk in de toekomstige situatie te bereiken.
		(17) Hoe loopt de fietsroute Staelduinsebos en het strand?	(17) Volgens de huidige route, hier wordt niets aan gewijzigd in het kader van dit project.
		(18) Is er nog wel te spreken van een leefbare situatie?	(18) Dit project heeft mede tot doel om de leefbaarheid in de diverse kernen te verbeteren en een betere doorstroming van het verkeer te waarborgen.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
		<p>(19) Waar kunnen wij eventuele planschade indienen en wanneer?</p> <p>(20) In hoeverre gaat dit project onze toekomstige bouwplannen frustreren?</p> <p>(21) Bij welke makelaar kunnen wij restgronden achter ons perceel kopen?</p> <p>(22) Blijft ons recht van overpad gehandhaafd?</p>	<p>(19) Een aanvraag voor vergoeding van de gestelde, geleden planschade ex artikel 49, WRO, dient men - indien men eigenaar is - bij het college van Burgemeester en Wethouders in. Het college van Burgemeester en Wethouders is het gemeenteorgaan dat beslist op een verzoek om planschade. Een verzoek om planschade kan pas worden ingediend nadat het bestemmingsplan of vrijstellingsbesluit waarop de gestelde schade betrekking heeft onherroepelijk is. NB. Per 1 juli 2008 zal de "nieuwe Wet ruimtelijke ordening" inwerking treden. Zie hiervoor ook de toelichting in deel A van deze reactienota.</p> <p>(20) Daar er geen inzage is gegeven in concrete bouwplannen kan geen antwoord op deze vraag worden gegeven.</p> <p>(21) Het eventueel verkopen van gronden kan aan de orde komen wanneer het project is uitgevoerd en blijkt dat de gronden niet meer benodigd zijn voor de realisatie van het project of anderszins enige toegevoegde waarde heeft voor de PZH.</p> <p>art 5 1-2e per van oplevering van de gronden met opstallen, conform artikel 14 van de vereenkomst tussen de P Z art 5 1-2e art 5 1-2e e vervallen.</p>
11	art 5 1-2e	<p>(1) Zou het niet beter zijn een fly-over te maken van de A20 richting Naaldwijk?</p> <p>(2) Een ontsluitingsweg van de Oranjesluisweg via Blauwhek richting Maasdijk, een éénrichtingsweg.</p>	<p>(1) Zie vraag 7, antwoord (2).</p> <p>(2) Een verbinding voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Oranjesluisweg, door Honderdland naar Maasdijk, één richting of twee, is in beide gevallen niet wenselijk, zie vraag 1, antwoord (2).</p>

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
12	art 5 1-2e [Redacted]	1) Bezwaar tegen aanleg v.d. weg door Honderdland. Te dicht achter de huizen langs, eisen geluidwerende maatregelen. 2) Vinden info weinig, willen zo spoedig mogelijk nadere info. 3) Zal het verkeer op de Maasdijk aantoonbaar minder worden?	(1) Het plan Honderdland valt buiten dit project. Mogelijke nadelige gevolgen voor het aantakken van Honderdland zullen bij de besluitvorming door het bevoegde orgaan, in casu de gemeente Westland, worden betrokken. (2) Zie vraag 10, antwoord (6). (3) Ja. De Maasdijk is nu een doorgaande, provinciale weg met een regionale functie, wat in de toekomst voor het zuidelijke deel niet meer zo zal zijn nu op de Maasdijk een zogenoemde "knip" wordt gemaakt nabij de Pettendijk waardoor dit zuidelijke deel autoluw zal worden. Wel wordt er een verbinding gemaakt met de bestaande Pettendijk via de parallelweg, om de bewoners welke woonachtig zijn aan de Maasdijk en Pettendijk een ontsluiting te bieden
13	[Redacted]	Voorstel de fietstunnel bij Blauwhek uit te voeren als autotunnel, alleen voor de plaatselijke bewoners die met een pasje toegang moeten krijgen.	Zie vraag 1, antwoord (2). Een pasjessysteem is een zeer kostbare investering voor een beperkt aantal weggebruikers en beperkt in sterke mate de doorstroming van het verkeer maar de keuze tot het al dan niet invoeren van zodanig systeem zal uiteindelijk door de gemeente Westland gemaakt worden.
14	[Redacted]	In Honderdland zijn nu vele tuinderijen gevestigd. In de jaren tussen aanleg van de weg en de ontwikkeling van Honderdland zijn deze bedrijven afgesloten, volgens het huidige ontwerp. Hoe blijven deze bedrijven toegankelijk?	De huidige bewoners en bedrijven in Honderdland blijven toegankelijk via de aansluiting op de Maasdijk vanuit het Blauwhek, en aan de zuidzijde door Honderdland fase 1, waar een nieuwe rotonde op de Maasdijk is gerealiseerd.
15	[Redacted]	1) Voorstel bij het Blauwhek een "invoegstrook" te maken richting Maasdijk.	(1) De Maasdijk is als huidige N220 zwaar overbelast. Om die reden wordt de weg ten zuiden van de Pettendijk "geknipt" en alleen voor bestemmingsverkeer ingericht. Een invoegstrook aansluitend op de Maasdijk zal de Maasdijk verder met verkeer belasten, wat qua leefbaarheid en verkeersveiligheid ongewenst is te noemen.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e	(2) Het gezin is georiënteerd op het dorp Maasdijk, en wil daar gemakkelijk naartoe.	(2) Zie vraag 10, antwoord (16).
16	art 5 1-2e art 5 1-2e	Graag een invoegstrook vanaf Blauwhék richting Maasdijk. (2) Nog liever de fietstunnel bij Blauwhék verbreden voor bussen en autoverkeer.	(1) Een invoegstrook aan de nieuwe provinciale weg N223 wordt gerealiseerd met de aansluiting Honderdland. Via Westerlee en Vlietpolderplein kan men de Galgeweg en Groeneweg bereiken. (2) Zie vraag 1, antwoord (2).
17		(1) De verbinding Maasdijk-Naaldwijk, waar de kinderen op school zitten, wordt er niet beter op. (2) Ik hoop dat u de belangen van de omwonenden zeer zwaar laat meewegen in de definitieve plannen.	(1) Zie vraag 10, antwoord 16. (2) Een van de doelstellingen van het plan is de bereikbaarheid te verbeteren, en door het fileprobleem op te lossen de leefbaarheid voor de omwonenden te verbeteren.
18		(1) Hoe moet het verkeer vanuit Maasdijk naar Hoek van Holland? (2) Hoe moet langzaam verkeer, tractoren, graafmachines e.d. vanuit Maasdijk naar Hoek van Holland? (3) Kan de fietstunnel bij Blauwhék groter, ook voor langzaam verkeer?	(1) Volgens het ontwerp zijn er straks drie wegen van de kern Maasdijk naar HvH. a) Via de Lange Kruisweg en Pettendijk, b) de Maasdijk krijgt een verbinding op de Pettendijk, c) door Honderdland via het turboplein Maasdijk, de 2e ontsluitingsweg naar HvH. (2) Langzaam verkeer kan op meerdere manieren vanuit Maasdijk HvH bereiken: via de Lange Kruisweg, de Pettendijk over de Bonnenlaan, Bonnepad en Nieuwlandsedijk of via de huidige Maasdijk, die zal aansluiten op de bestaande Pettendijk, via de rotonde bij de Lange Kruisweg, linksaf naar de ventweg naast de Maasdijk in noordelijke richting via de Dirk van den Burgweg. (3) Zie vraag 1, antwoord (2).

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
19	art 5 1-2e	Schandalig dat de Groeneweg afgesloten zal worden, het is nu al een chaos rond kruispunt Westerlee. Het kost mij dan teveel tijd om naar Maasdijk te komen.	De Groeneweg wordt niet afgesloten. Zie ook Algemeen Commentaar paragraaf 3.6.
20	art 5 1-2e	<p>art 5 1-2e Komen straks aan een dood stuk dijk te zitten.</p> <p>(2) Wij verwachten omzetverlies, en waardedaling van ons bedrijf, wat hierdoor onverkoopt zal worden.</p> <p>(3) Ons bedrijf moet bereikbaar worden vanaf de nieuwe doorgaande wegen, en vanaf het nieuwe bedrijventerrein.</p>	<p>(1) De huidige Maasdijk wordt niet afgesloten, maar loopt straks 'naar beneden' en krijgt een aansluiting op de huidige Pettendijk. Deze sluit ter hoogte van de Lange Kruisweg aan op de nieuw aan te leggen 2e Ontsluitingsweg HvH, via de toekomstige Pettendijkrotonde. Vanaf de N223 blijft het bedrijf bereikbaar.</p> <p>(2) Zie vraag 10, antwoord (19).</p> <p>(3) Zie antwoord (1).</p>
21		Bij deze de oproep om een begin te maken met structurele maatregelen die het probleem van een te grote verkeersintensiteit op wegen die daarvoor niet geschikt zijn, op te gaan lossen.	Voor kennisgeving aangenomen.
22		(1) Bezwaar tegen het afsluiten van Groeneweg, de Oranjesluisweg, het St.Jorispad en de Galgeweg.	(1) Zie Algemeen commentaar, paragraaf 3.6. Het verkeersmodel toont aan dat bij aansluiting van de Groeneweg op de N223 er ongewenst sluipverkeer optreedt. De weg is hier niet op ontworpen of ingericht.

Nr.		Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e	(2) Het sluipverkeer zal niet optreden, omdat er straks een fatsoenlijke hoofdverbinding is, dus kan de Groeneweg aangesloten worden op de nieuwe rotonde. Groeneweg, de Oranjesluisweg, het St.Jorispad en de Galgweg zijn dan niet afgesloten. Met verkeersremmende maatregelen wordt het onaantrekkelijk voor niet-bestemmingsverkeer.	(2) De wegen welke nu te zwaar belast worden, worden ingericht tot erftoegangswegen. Voor het doorgaande verkeer wordt voor de gebiedsontsluiting een hoofdstructuur gerealiseerd. Degenen die hun domicilie hebben in de (kleine) woonkernen en een andere woonkern willen bereiken, dienen daartoe de hoofdwegenstructuur te gebruiken. Deze is daarop berekend en ingericht waardoor een goede en veilige doorstroming van het verkeer wordt geboden. Indien de erftoegangswegen hierop aansluiten, ontstaan gevaarlijke situaties door de grote verschillen in snelheid op de respectievelijke hoofd - en toegangswegen welke de doorstroming en veiligheid van het verkeer absoluut niet ten goede komen.
23	art 5 1-2e	(1) Waardedaling van de woning door overlast van verkeer op de art 5 1-2e Hoe wordt dit (2) Wat voor maatregelen zullen er getroffen worden om de overlast te beperken?	(1) Zie vraag 10, antwoord (19). (2) Niet duidelijk is gesteld welke overlastvorm men bedoelt. Zie vraag 10, antw. 5 en 12.
24	art 5 1-2e	Waardedaling van de woning en erns woongenot door overlast van verkeer art 5 1-2e art 5 1-2e	Zie vraag 10, antwoord (19).
25	art 5 1-2e	(1) Hoe dicht komt de weg bij mijn achtertuin? (2) Wat gaat dit betekenen voor de waarde van ons huis?	(1) In het thans voor handen zijnde ontwerptraacé is de weg circa 38 meter ten oosten gesitueerd van de bedoelde perceelsgrens. Dit zou echter, afhankelijk van de verkaveling van het te realiseren bedrijventerrein Honderdland, nog aan een revisie onderhevig kunnen zijn. (2) Zie vraag 10, antwoord (19).

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
26	<p>art 5 1-2e</p>	<p>(1) Bezwaar tegen de uitvoering van de plannen vanwege de slechte bereikbaarheid van zijn bedrijf en de langere aanrijtijden.</p> <p>(2) De schrijver verwacht aanzienlijke waardedaling voor zijn bedrijf vanwege de slechte bereikbaarheid.</p> <p>(3) De schrijver verwacht aanzienlijke schade voor zijn bedrijf door het moeten omrijden.</p>	<p>(1) Onderhavig bedrijf is gesitueerd in h art 5 1-2e het art 5 1-2e kelen met betrekking tot de bereikbaarheid. Het algemeen belang (verkeersveiligheid en -afwikkeling) dient in deze echter te prevaleren.</p> <p>(2) Zie vraag 10, antwoord (19).</p> <p>(3) Zie antwoord (2).</p>
27		<p>Voor ons is Delft gemakkelijk te bereiken via de Oranjesluisweg. Bij het nieuwe plan moeten wij omrijden via de Galgenweg, een 'dodenweg'.</p>	<p>Zie vraag 22, antwoord (2).</p>
28		<p>Graag wat meer duidelijkheid over de afsluiting van de Galgeweg.</p>	<p>Zie Algemeen commentaar, paragraaf 3.6.</p>
29		<p>(1) Ons bedrijf zal de snelle verbinding met de uitvalswegen door uw ontwerp volledig kwijt raken. Daardoor zal ons bedrijf minder aantrekkelijk worden voor personeel, klanten en leveranciers.</p> <p>(2) U verwacht van ons dat we via een omweg het dorp Maasdijk bereiken die absoluut onacceptabel is.</p>	<p>(1) Zie vraag 10, antwoord (19).</p> <p>(2) Zie vraag 26, antwoord (1) + (2).</p>

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e	(3) Is het een mogelijkheid de nieuwe weg van het nieuwe politiebureau door te trekken naar de Maasdijk?	(3) De Groeneweg krijgt in noordelijke richting een verbinding ter plaatse van de rotonde bij het politiebureau. Een verbinding met de Heenweg zou extra verkeer op de Groeneweg genereren, extra investeringen in de aankoop van percelen en de bouw van een viaduct over het Nieuwe Water. Deze kosten kunnen niet worden gedekt middels het huidige projectbudget en pleegt een grotere aantasting op het eigendomsrecht van de eigenaren.
30		<p>(1) Teleurgesteld dat wij geen uitnodiging hebben ontvangen voor de inspraakbijeenkomst op 11 juli 2007.</p> <p>art 5 1-2e van doorgaande wegen. zeer omslachtige en bochtige route, lastig met een open aanhangwagen met pallets.</p> <p>(3) Maatschappelijk is het gezin georiënteerd op Maasdijk en de Lier, voor schoolgaande kinderen en boodschappen. Ook hier alleen bereikbaar met een lange omweg.</p>	<p>(1) Schrijver staat op de verzendlijst voor de verspreiding van de bewonersbrief. Er is kennelijk bij de bezorging een fout gemaakt. Gezien het feit dat wel een reactie is ingediend, kan worden geconcludeerd dat schrijver niet in zijn belangen is geschaad.</p> <p>(2) Het plan is een ontwerp dat een oplossing biedt voor de steeds art 5 1-2e art 5 1-2e</p> <p>(3) Zie vraag 22, antwoord (2).</p>
31		<p>(1) Waarom worden wij niet op de hoogte gesteld van de afsluiting van de Groeneweg van de Maasdijk en Maassluis?</p> <p>(2) Als Westerlee is gestremd door een ongeval, wat is dan de alternatieve route naar Maasdijk?</p> <p>(3) Voorstel de bewoners van de Groeneweg en Maasdijk apart uit te nodigen om de plannen eens goed uit te leggen.</p>	<p>(1) De inloopbijeenkomst van 11 juli 2007 is in de plaatselijke huis-aan-huis kranten aangekondigd, en was voor een ieder toegankelijk. Op deze bijeenkomst kon men kennismaken van de plannen voor de N223.</p> <p>(2) Een alternatieve route is de Heenweg, Pettendijk en Lange Kruisweg. Westerlee zal over voldoende rijbanen beschikken om bij een ongeval het verkeer doorgang te laten vinden. Bij afzetting van een rijstrook, is er minimaal één rijstrook over zodat vrijwel nooit het gehele verkeersplein afgesloten dient te worden.</p> <p>(3) De inloopbijeenkomst van 11 juli 2007 was er om de plannen toe te lichten aan alle bewoners, bedrijven, instellingen en geïnteresseerden. Vragen waren via de reactieformulieren te stellen.</p>

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
32	art 5 1-2e	Voorstel om een enkele aansluiting te maken vanaf de Oranjesluisweg ter hoogte van Blauwhek op de doorgaande route Westerlee-Maasdijk. Dit zou de bedrijven van het St.Jorispad en Groeneweg beter in staat stellen Maasdijk te bereiken.	Het ontwerp voorziet in een 80 km/u gebiedsontsluitingsweg. Hierop kan geen erftoegangsweg aansluiten daar het verkeer hierop een lagere snelheid heeft wat de verkeersveiligheid in het gedrang brengt. Zie ook vraag 22, antwoord (2).
33		(1) Kunt u de mogelijkheid scheppen vanaf de Groeneweg naar de andere kant van de Maasdijk te komen? Wij fietsen graag naar recreatiegebied Staelduinse Bosch. (2) Ook willen wij met de auto naar het Staelduinse Bosch om daar te wandelen, hoe kunnen wij daar komen?	(1) De fietsverbinding vanaf de Groeneweg richting Staelduinse Bosch is in de toekomstige situatie mogelijk via de Oranjesluisweg, de fietstunnel bij Blauwhek, via Blauwhek naar boven op de N220 Maasdijk kunt weer naar beneden via de huidige Pettendijk rijden. De Provincie studeert op dit moment hoe de fietsverbindingen verder geoptimaliseerd kunnen worden. (2) Met de auto kan vanaf de Groeneweg via de Galgeweg, de Waalbrug en de Heenweg of via de Galgeweg, het Vlietpolderplein, Westerlee, de Pettendijk en de Bonnenlaan het Staelduinse Bosch worden bereikt.
34		(1) Let op: ontsluiting van Oude Dijk naar bloemenvelling en dorp Maasdijk en Westerlee (2) Let op: bereikbaarheid van dorp Maasdijk voor de oliepolder Groeneweg Honderdland. (3) Let op: verbinding Oude Dijk Groeneweg met auto. (4) Let op: schoolkinderen die naar dorp Maasdijk naar school willen uit Honderdland.	(1) t/m (4) De verbindingen waarvoor u aandacht vraagt zijn in het voorliggende plan gewaarborgd.
35		(1) Kan de Oranjesluisweg een verbinding krijgen met de Maasdijk?	(1) Het ontwerp voorziet in een 80 km/u gebiedsontsluitingsweg. Hierop kan geen erftoegangsweg aansluiten op de Oranjesluisweg daar het verkeer een lagere snelheid heeft wat de verkeersveiligheid in gevaar brengt. Zie ook vraag 22, antwoord (2).

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e	(2) andere optie: de fietstunnel bij Blauwhek verbreden voor alleen autoverkeer?	(2) Zie vraag 1, antwoord (2).
36		<p>(1) Verzoek te kijken naar de mogelijkheid om zonder omrijden naar het dorp Maasdijk te komen.</p> <p>(2) Verzoek om aansluiting op de nieuwe weg van Galgeweg / art 5 1-2e</p> <p>an een paal in de grond (poller) zodat om de zoveel tijd een auto kan passeren.</p>	<p>(1) Zie vraag 22, antwoord (2).</p> <p>(2) Zie Algemeen commentaar, paragraaf 3.6.</p> <p>(3) De onderliggende, lokale wegenstructuur is in beheer bij de gemeente Westland. De keuze voor het al dan niet plaatsen van een poller is derhalve aan het bestuur van de gemeente Westland.</p>
37		<p>(1) Hoe moet ik van Maasdijk naar Hoek van Holland?</p> <p>(2) Komt er een aansluiting van de Maasdijk N220 op de toekomstige ontsluitingsweg van Honderdland?</p>	<p>(1) Zie vraag 18, antwoord (1).</p> <p>(2) Ja. Op de Maasdijk is ter hoogte van de kern Maasdijk recent een rotonde aangelegd welke via Honderdland fase 1 (thans in realisatie) tevens door het toekomstige Honderdland fase 2 een aansluiting op de N223 Westerlee-Maasdijk zal krijgen.</p>
38	<p>Zwinkels Advocatenkantoor</p> <p>Middel Broekweg 120a</p> <p>2675 KJ HONSELERSDIJK</p>	<p>(1) Cliënten hebben geen goede ontsluiting naar de uitvalswegen. Zij moeten een grote omweg maken naar de nieuwe rotonde op de Galgeweg en Monnikenlaan.</p> <p>(2) Voorstel een extra aansluiting op knooppunt Maasdijk, de Groeneweg als 5e poot.</p> <p>(3) Door het vervallen van de directe toegang op de ontsluitingswegen treedt er waardevermindering op van de bedrijven van cliënten.</p>	<p>(1) Zie vraag 22, antwoord (2).</p> <p>(2) Zie Algemeen commentaar, paragraaf 3.6.</p> <p>(3) Zie vraag 10, antwoord (19).</p>
39	art 5 1-2e	(1) Waarom zijn wij niet persoonlijk op de hoogte gesteld van de nieuwe plannen?	(1) Zie vraag 31, antwoord (1).

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e	<p>(2) Onze kinderen zitten op school in Maasdijk, hoe komen zij straks op tijd als wij enorme omwegen moeten maken?</p> <p>(3) Als Westerlee is gestremd door een ongeval, wat is dan de alternatieve route naar Maasdijk?</p>	<p>(2) Zie vraag 26, antwoord (1) en (2).</p> <p>(3) Zie vraag 31, antwoord (2).</p>
40	<p>Kern Overleg Maasdijk (KOM)</p> <p>Kester & Partners accountancy</p> <p>Maasambacht 2</p> <p>2676 ZJ MAASDIJK</p>	<p>(1) Uit de tekeningen blijkt dat de belangrijke verbindingsweg, de Groeneweg, tussen Maasdijk en de rest van het Westland met name Naaldwijk, voor de Maasdijkse samenleving komt te vervallen. het gevolg is dat de kern Maasdijk als een geïsoleerd eiland in het Westland komt te liggen met alle negatieve gevolgen van dien voor de gehele Maasdijkse samenleving.</p> <p>(2) Waarom is het KOM niet betrokken bij de besluitvorming?</p> <p>(3) Waarom is de inspraakbijeenkomst gedurende de vakantieperiode gehouden?</p> <p>(4) Waarom vindt de presentatie van de plannen in De Lier plaats terwijl Maasdijk gedupeerd wordt?</p> <p>(5) Gaarne verzoeken wij u dringend het KOM te betrekken bij de planvorming en besluitvorming omtrent deze voor ons essentiële zaak.</p>	<p>(1) Zie vraag 22, antwoord (1) en (2).</p> <p>(2) Zie vraag 31, antwoord (1).</p> <p>(3) De schoolvakanties van 2007 waren voor regio midden (geheel Zuid-Holland) van 21-07-07 t/m 02-09-07, en voor het voortgezet onderwijs van 14-07-07 t/m 02-09-07. De inloopdag is gehouden op 11 juli 2007, niet in een vakantieperiode.</p> <p>(4) De Lier is het dichtst gelegen bij knooppunt Westerlee. De direct betrokkenen en de meeste belangstellenden wonen in de directe nabijheid.</p> <p>(5) De informatie aan KOM geschiedt op gelijke wijze als de informatieverstrekking aan overige belangstellenden welke interesse kenbaar hebben gemaakt ter zake van het project N223 Westerlee-Maasdijk.</p>
41	art 5 1-2e	<p>art 5 1-2e</p> <p>...oopt dat de Groeneweg voor auto's niet mingsverkeer doorgang te verlenen naar Maasdijk.</p>	<p>Maasdijk blijft met de auto bereikbaar alleen niet meer rechtstreeks via de Groeneweg. Zie "Algemeen commentaar" paragraaf 3.6 van deze nota.</p>

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
42	art 5 1-2e [Redacted]	<p>(1) Wij kunnen niet meer met de auto via Groeneweg, St.Jorispad en de Oranjesluisweg naar het dorp Maasdijk komen.</p> <p>(2) Hoe zullen de hulpdiensten straks bewoners in Maasdijk snel bereiken?</p> <p>(3) Zijn er oplossingen om via de Maasdijk het dorp Maasdijk te bereiken?</p> <p>(4) Is er een mogelijkheid om de weg van het nieuwe politiebureau naar de Groeneweg door te laten lopen naar de Maasdijk (Heenweg).</p>	<p>(1) Maasdijk blijft met de auto bereikbaar alleen niet meer rechtstreeks via de Groeneweg. Zie "Algemeen commentaar" paragraaf 3.6 van deze nota.</p> <p>(2) Hulpdiensten kunnen op diverse manieren het dorp Maasdijk bereiken: - - vanuit Naaldwijk via turboplein Westerlee en de aansluiting door Honderdland - vanuit 's-Gravenzande via Galgeweg en nieuwe Zuidelijke Randweg; - vanuit zuidelijke richting via de bestaande N220 Maasdijk.</p> <p>(3) Zie Algemeen commentaar, paragraaf 3.6.</p> <p>(4) Zie vraag 29, antwoord (3)</p>
43	[Redacted]	<p>(1) Hoe moeilijk gaat het nu worden, per auto / vrachtwagen / fiets? Daarom heb ik bezwaar!</p> <p>(2) Dit ontwerp kost me klanten, naamsbekendheid, bereikbaarheid.</p> <p>(3) Willen graag een op- en afrit voor bedrijf art 5 1-2e [Redacted]</p> <p>(4) ik zou graag van de Oranjesluisweg op de Maasdijk een aansluiting, voor de fiets en ook met de auto.</p>	<p>(1) Omdat schrijver niet aangeeft welk weggedeelte de vraag betreft, kan er geen reactie worden verwoord.</p> <p>(2) Zie vraag 10, antwoord (19).</p> <p>(3) Zie vraag 32.</p> <p>(4) Met de fiets is de Maasdijk vanaf de Oranjesluisweg via de fietstunnel bij Blauwhek bereikbaar, wat een verbetering geeft ten opzichte van de huidige gevaarlijke, gelijkvloerse oversteek. Met de auto: Zie vraag 1, antwoord (2).</p>
44	art 5 1-2e art 5 1-2e [Redacted]	Kan dat nou niet anders?	Een provinciale weg kan niet voor elk individu de verbinding met een andere locatie verbeteren. Het gaat erom de bovenregionale verkeersstromen in goede banen te leiden. Het autoluw maken van de Groeneweg, het St. Jorispad, de Oranjesluisweg en de Galgeweg is vigerend beleid van de gemeente Westland. Zie ook vraag 22, antwoord (2).

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
45	<p>art 5 1-2e</p> <p>art 5 1-2e</p>	<p>(1) Naar ons idee zijn de toegepaste stralen in de rotondes te klein, zodat vrachtwagens grote problemen hebben deze te nemen.</p> <p>(2) Wij verzoeken u ons de berekeningen hiervan toe te zenden, zowel wat betreft de groei van het verkeer, uitgesplitst in MTV en pae, als in capaciteit van de rotondes.</p> <p>(3) Bewoners aan de Groeneweg, Oranjesluisweg, Blauwhek, Oude Dijk kunnen alleen via een zeer lange omweg de dorpskern Maasdijk bereiken.</p> <p>(4) Wie gaat al deze omrijshades betalen?</p> <p>(5) Besturen van verenigingen zijn met vakantie en kunnen niet reageren.</p> <p>(6) In november 2006 is art 5 1-2e bij ons geweest met een tekening met een tunnelverbinding naar de Maasdijk alleen voor personenauto's en fietsverkeer. Voor heel veel mensen zou deze optie beter zijn.</p> <p>(7) Nog beter is een ongelijkvloerse kruising voor alle verkeer zodat vracht- en bestelwagens minder hoeven optrekken en afremmen, minder overlast zowel op gebied van geluid, uitlaatgassen, fijnstof etc.</p> <p>(8) Wanneer is er inzage in het geluidsrapport met betrekking tot ons huis/bedrijf en tuin?</p> <p>(9) Zal er geluidsreducerend asfalt gebruikt worden?</p>	<p>(1) Het ontwerp en de capaciteit van het verkeersplein zijn onder meer bepaald aan de hand van de thans ter beschikking staande ontwerpvoorschriften van de PZH en het CROW waardoor het plein uiteraard geschikt is voor het vrachtverkeer om veilig en adequaat het verkeersplein te berijden.</p> <p>(2) De verkeerscijfers zijn in de bijlagen toegevoegd.</p> <p>(3) Zie vraag 22, antwoord (2).</p> <p>(4) Zie vraag 10, antwoord (13).</p> <p>(5) Zie vraag 40, antwoord (3).</p> <p>(6) Zie vraag 44.</p> <p>(7) Zie vraag 43, antwoord (5).</p> <p>(8) Zie vraag 10, antwoord (6).</p> <p>(9) Zie vraag 10, antwoord (2).</p>
46	<p>art 5 1-2e</p>	<p>Graag wil ik op de hoogte gehouden worden van de updates, en kaartmateriaal van de plannen als downloads beschikbaar zijn.</p>	<p>Nadere informatie over het project kan men vinden op de internetsite www.project3in1.nl</p>

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e		
47		Graag zouden wij de tekeningen en informatie ontvangen over dit project.	Zie vraag 46.
48		(1) Zoals de fietstunnel (2) Hoe moet ik straks rijden met mijn auto? (3) De eventuele schade aan mijn huis bij grondwerk bij aanleg van de tunnel?	(1) De projectie van de fietstunnels is nog indicatief en redelijk weergegeven. De diepte van de tunnel ligt nog niet vast maar zal met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid, ber (2) Zie vraag 14. (3) Voor aanvang van de werkzaamheden wordt er een bouwkundige vooropname gedaan van de betreffende opstellen middels foto's en rapportage. Zo is eventuele schade welke direct is toe te rekenen aan de grondwerkzaamheden of anderszins verband houden met de uitvoering van het project inzichtelijk.
49		Waarom laat u de ferryschepen van Stenaline in Hoek van Holland afmeren, en niet in Vlaardingen? (diverse voordelen)	De bedrijfsvoering en locatiebepaling voor het afmeren van vaartuigen van de Stenaline vallen buiten de context en mogelijkheden van dit project.
50		Ik vind het maar niks.	Geen reactie.
51	(1) Ik ben er op tegen da Maasdijk, omdat we dan verbruiken wat slecht is voor het milieu.	de benzine	(1) Zie vraag 22, antwoord (1), zie verder Algemeen commentaar, paragraaf 3.6.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e	(2) Dit kost ons benzine en fietsers kracht en energie.	(2) Zie vraag 10, antwoord (19).
52		Groente-exportbedrijf gevestigd op het voormalige veilingterrein Westerlee. Waarschijnlijk zal op een deel van het terrein nieuwbouw plaatsvinden voor een pakstation, met 500 werknemers. Wij verwachten hierdoor dat vanaf de Jochem van der Houtweg twee rijbanen nodig zullen zijn.	Zie vraag 7, antwoord (1).
53		(1) Algemeen: Ik zou zeer gaarne alsnog enkele overzichtstekeningen van het betreffende project ontvangen. (2) Doe óf een rotonde óf een verkeersregeling; niet beide. Voor de capaciteit is een rotonde het beste. Doe dan wel een turborotonde.	(1) De ontwerptekeningen behorende bij het definitieve voorontwerp zijn bij de reactienota gevoegd. (2) Deze vraag is beantwoord in de reactienota "N222 Verlengde Veilingroute" onder reactienummer 40.
54		De verkeersdruk in het gebied is enorm hoog. Daarbij komt binnenkort de ontwikkeling van bedrijventerrein Honderdland en overige uitbreidingen die aanstaande zijn: wij luiden de noodklok! Wij vragen met klem om de realisering van het 3-in-1 project te bespoedigen door dit in de tijd naar voren te halen.	Voor kennisgeving aangenomen.
55		Wij zijn bang voor het sluipverkeer over de Lange Kruisweg. Gaarne een reactie hierop.	Volgens dit plan zal het drukke verkeer dat nu over de N220-Maasdijk rijdt straks een andere afwikkeling kennen, via de A20 en de nieuw aan te leggen provinciale wegen N223 en N222. Voor de Lange Kruisweg zijn de verkeerskundige wijzigingen gering, waardoor geen toename van het (sluip)verkeer te verwachten is.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
56	art 5 1-2e	Mooi plan voor doorgaand verkeer, er is echter onvoldoende rekening gehouden met het langzame verkeer, landbouwvoertuigen e.d. Hoe kom je met de tractor van Maasdijk naar Naaldwijk?	Langzaam verkeer kan vanuit de kern Maasdijk via de Lange Kruisweg, Pettendijk en Oranjedijk, de ventweg naast de Maasdijk en Heenweg, Naaldwijk bereiken.
57		Perceel Maasdijk 2 ligt pal aan de nieuwe weg N223. Een geluidsscherm zal wel nodig zijn. Ik zou graag mee willen denken over een goede inpassing, bijvoorbeeld een natuurlijke afscherming.	Zie vraag 10, antwoord (6).
58		<p>(1) Zijn er geluidsgegevens bekend voor de nieuw aan te leggen weg?</p> <p>(2) Zijn er geluidsschermen voorzien voor de Groeneweg en Oranjesluisweg?</p> <p>(3) In de eerste fase zal de 2e Ontsluitingsweg HvH aangesloten worden op de Maasdijk. De aanleg van de nieuwe weg tussen Westerlee en Maasdijk zal pas enkele jaren later plaatsvinden. Gedurende deze tijd zal de Groeneweg nog meer dan nu het geval is als sluiproute gebruikt worden om van de Galgeweg naar deze nieuwe 2e ontsluitingsweg HvH te geraken. Wat zijn de verkeersmaatregelen om de overlast voor de bewoners van de Groeneweg te beperken? Voorstel: afsluiting van de Groeneweg gedurende deze periode.</p>	<p>(1) Zie vraag 10, antwoord (6).</p> <p>(2) Geluidswerende maatregelen zullen voornamelijk naast de aan te leggen weg geplaatst worden. De bestaande wegen worden juist autoluw, hebben derhalve een lagere geluidsbelasting waardoor hier waarschijnlijk geen (aanvullende) maatregelen nodig zullen zijn. Wel wordt thans onderzocht of hogere grenswaarden moeten worden vastgesteld voor enkele woningen waar de geluidbelasting op de gevel dan nog te hoog is gebleken.</p> <p>(3) De situatie wijzigt niet in de geschetste periode. Het verschil is dat de Pettendijk een zogenoemde parallelweg wordt en er een weg naast komt. Dit zal niet voor extra sluipverkeer door de Groeneweg zorgen. Het doorgaand verkeer kan naar de Zuidelijke Randweg Naaldwijk, welke vanaf de Verlengde Veilingroute zal aansluiten op de Galgeweg ter hoogte van de Monnikenlaan.</p>
59		(1) De Leeweg wordt een doodlopende parallelweg van circa 800 meter, in gebruik als fietspad naar verkeersplein Westerlee als toegang. De aansluiting op Jochem van de Houtweg wordt een zeer onvindbare inrit en slecht bereikbaar.	(1) Onderdeel van het project is de aanleg van een fietstunnel aan het einde van de Leeweg, wat de oversteek voor fietsers veiliger maakt. De overige opmerkingen betreffen het project N223 "duurzaam veilig" wat buiten de contouren van onderhavig project (en inspraak) valt.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e [Redacted]	(2) De illegale inrit van het Greenery terrein staat nu als vast op de tekening weergegeven. (3) De geluidsoverlast [Redacted] mt alleen maar toe. (4) [Redacted] verhuurbaar geworden, en de waarde ne	(2) De aansluiting op het voormalige Greenery bedrijventerrein langs de N213 Burg. Elsenweg vervalt in de nieuwe situatie. Deze staat thans alleen op tekening als inventarisatie van een "bestaande situatie". (3) De conclusie uit het akoestisch onderzoek is dat de geluidsbelasting op deze gevel ter zake van het weggedeelte dat gereconstrueerd wordt, zal afnemen. Het verkeer op de Burgemeester Elsenweg zal enige Db meer belasting opleveren maar nog altijd onder de wettelijk vastgestelde norm van 48Db zal blijven. (4) Zie vraag 10, antwoord (19).
60	[Redacted]	Een stukje van mijn perceel is op de tekening groen ingekleurd. Graag wil ik een gesprek over de bestemming enz.	De gemeente Westland is verantwoordelijk voor de bestemmingsplannen en -kaarten met de daaruit voortvloeiende voorschriften en bestemming(en).
61	[Redacted]	Wat betekent dit voor ons eigendom, en wanneer gaat dit een rol spelen.	De percelen welke in het geprojecteerde wegtrace aanwezig zijn, zullen zoveel mogelijk minnelijk verworven worden. Indien noodzakelijk zal uiteindelijk tot onteigening moeten worden overgegaan.
62	FLORA HOLLAND art 5 1-2e [Redacted] Middel Broekweg 29	Standaardbrief 1 Flora Holland (FH) ondersteunt de plannen van het 3-in-1 project, maar plaatst de volgende kanttekeningen: (1) Megarotonde Westerlee is zo kort op de rotonde van VVR op de N213 ziet FH niet als een duurzame oplossing voor de middellange en lange termijn.	(1) Binnen de beschikbare middelen is het voorliggende plan de meest effectieve en efficiënte oplossing, zie ook vraag 7, antwoord (2).

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	<p>art 5 1-2e</p>	<p>(2) FH meent dat een ongelijkvloerse kruising een duurzamere oplossing is en dringen aan op voldoende ruimtebeslag en een haalbaarheidsstudie om deze in de toekomst mogelijk te maken.</p> <p>(3) Dimensionering knooppunten: goed onderzoeken of vrachtwagens gelijktijdig naast elkaar gebruik kunnen maken van de rotondes. Voorsorteerstroken lijken erg kort om vrachtverkeer goed uit elkaar te splitsen.</p> <p>(4) Verzoek om rotondes ook te toetsen op 25 m lange voertuigen (LZV).</p> <p>(5) Goede bewegwijzering op voldoende afstand van het knooppunt van groot belang.</p> <p>(6) FH vraagt PZH in het planvormingstadium na te denken over de uitvoeringswijze. Communicatie met FH is noodzakelijk om overlast voor het vrachtverkeer tijdens de uitvoering maximaal te beperken zodat FH de juiste informatie op tijd kan communiceren naar haar klanten.</p>	<p>(2) De stuurgroep 3-in-1, waarin de partners van dit project bestuurlijk zijn vertegenwoordigd is de expliciete wens geuit om een onderzoek te entameren naar de brede regionale verbanden welke in ogenschouw moeten worden genomen bij de mogelijke aanleg van een Oranjetunnel of Blankenburgtunnel. Zodanige studie is dan ook in uitvoering waarin vele stakeholders in het plangebied participeren. De studie is erg breed van opzet en beslaat een groot deel van Zuid Holland Zuid met de blik gericht op de verre toekomst (na 2030). Daarbij wordt uiteraard het huidige ontwerp in ogenschouw genomen in het licht van deze studie voor de toekomst.</p> <p>(3) Het ontwerp is verkeerskundig getoetst en ontworpen volgens de landelijke en provinciale voorwaarden. Met verschillende rekenmodellen en simulaties is aangetoond dat het turboplein-ontwerp een verdubbeling van de huidige capaciteit realiseert. Er is voldoende reserve tot richtjaar 2024 en ook ruimschoots daarna, om een filevrije afwikkeling te waarborgen.</p> <p>(4) De LZV zijn niet als dimensioneringsrandvoorwaarde in het huidige ontwerp opgenomen daar het beleid van de PZH niet voorziet in het gebruik van de provinciale wegen door LZV's. Wel is onlangs besloten om met ingang van 1 november 2007 een proef te starten om onder meer op grote schaal ervaring op te doen met de effecten op de verkeersstromen en logistiek van de LZV's. Overigens zouden volgens de CROW-norm LZV's ook dit verkeersplein (qua dimensionering en maatvoering) kunnen berijden mocht na de hiervoor bedoelde ervaringsfase blijken dat door gewijzigde inzichten en omstandigheden het beleid gewijzigd dient te worden.</p> <p>(5) Bij de reeds gerealiseerde pleinen is hier ruime aandacht aan geschonken en bij Westerlee zal dit ook zo zijn. Het is de bedoeling om dezelfde systematiek toe te passen, met op grotere afstand dan gebruikelijk extra ANWB-borden en wegmarkeringen.</p> <p>(6) De uitvoeringswijze wordt in dit stadium al bestudeerd en getoetst. Uiteraard wordt hierbij de nodige zorgvuldigheid in achtgenomen en worden de juiste partijen betrokken op het juiste moment van planontwikkeling en -uitvoering.</p>
63	<p>art 5 1-2e</p>	<p>Standaardbrief 2</p>	

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	<p>art 5 1-2e</p>	<p>Schrijver stelt dat het genoemde plan geen verbetering zal brengen in de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het Westland, en vraagt de projectorganisatie te reageren op zijn stellingen:</p> <p>(1) Bebouwde kom Maasdijk komt geïsoleerd te liggen t.o.v. andere delen van de gemeente Westland. Gevolg omrijden, grotere verkeersbelasting, meer uitlaatgassen en dus een slechter leefmilieu.</p> <p>(2) De rotondes kunnen naar verwachting het verkeersaanbod vanwege het hoge vrachtwagenpercentage niet verwerken.</p> <p>(3) Hoogteverschillen bij de Oranjesluis zijn dusdanig dat er capaciteitsproblemen op de rotonde ontstaan.</p> <p>(4) De rotondes liggen te dicht bij elkaar, wat voor capaciteitsproblemen gaat zorgen.</p> <p>(5) Toekomstige ontwikkelingen in het gebied brengen meer vrachtverkeer met zich mee, wat niet door de rotondes verwerkt kan worden.</p> <p>(6) Gaarne ontvang ik van u de huidige verkeersstellingen en de prognoses voor alle wegvakken, uitgesplitst naar vrachtverkeer en personenwagens.</p> <p>(7) Groene golven zijn niet mogelijk wat leidt tot capaciteitsverlies en vermindering van het leefmilieu.</p>	<p>(1) De bestaande Maasdijk zal niet worden afgesloten, maar het zuidelijk deel van de Maasdijk zal autoluw gemaakt worden en aangesloten worden op de bestaande Pettendijk, die ter hoogte van de Lange Kruisweg op de nieuwe weg aantakt. De huidige verbindingen van en naar de kern Maasdijk blijven intact. Wel worden de fietsroutes ongelijkvloers, dus voor de fietsers, waaronder veel schoolgaande jeugd wordt de verbinding met de kern Maasdijk veiliger doordat niet meer gelijkvloers moet worden overgestoken..</p> <p>(2) In de verkeersprognose zijn alle toekomstige ontwikkelingen meegenomen. Simulaties en verkeersmodellen tonen aan dat de capaciteit van het ontwerp de sterk toenemende verkeersdruk goed kan verwerken, tot het prognosejaar 2020 en ruimschoots daarna, ook met een hoog percentage vrachtverkeer.</p> <p>(3) De in het ontwerp gehanteerde hellingspercentages zijn volgens de landelijk vastgestelde CROW-richtlijn, met aanvullend de ontwerpcriteria van de provinciale Dienst Beheer Infrastructuur. Van capaciteitsproblemen zal derhalve geen sprake zijn.</p> <p>(4) Verkeerssimulaties tonen aan dat de geplande turbopleinen elkaar niet beïnvloeden. Om beïnvloeding te voorkomen zullen de rijbanen tussen de pleinen 2x3 strooks worden uitgevoerd.</p> <p>(5) Zie antwoord (2).</p> <p>(6) Zie Algemeen commentaar, paragraaf 3.2.</p> <p>(7) Het beleid van de provincie Zuid-Holland is er niet op gericht de verkeersregelinstallaties af te stellen voor de toepassing van "groene golven" maar deze "dynamisch" te regelen wat betekent dat het verkeersaanbod bepalend is voor de werking van de verkeersregelinstallatie.</p>

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
		<p>(8) Afremmend en optrekkend verkeer veroorzaakt meer uitstoot, dus is slecht voor het milieu. Daarom moeten de kruisingen ongelijkvloers.</p> <p>(9) Voorzieningen in het kader van geluidhinder en luchtkwaliteit, en de waterhuishouding zijn niet aangegeven. Hoe kan men spreken van uitvoering als niet zeker is dat men aan de wettelijke eisen kan voldoen?</p> <p>(10) Door het elimineren van lokale verbindingen worden velen getroffen in het sociale verkeer, hoe worden betrokkenen schadeloos gesteld?</p>	<p>(8) Het onderzoek naar de luchtkwaliteit wijst uit dat geen overschrijding van de norm plaatsvindt in de planperiode maar dat een grenswaarde kan worden overschreden indien het percentage niet per 1 januari 2009 na inwerkingtreding van het NLS wordt verhoogd. Ongelijkvloers is gezien de beperkte middelen op dit moment geen optie. Daarbij blijkt dat het huidige ontwerp het efficiëntst is gezien de thans voor handen zijnde middelen.</p> <p>(9) Uit de onderzoeken blijkt dat er waarschijnlijk enige maatregelen nodig zijn om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen. Zie ook www.3-in-1.nl waar de onderzoeken integraal zijn opgenomen.</p> <p>(10) Zie vraag 45, antwoord (4).</p>
64	<p>art 5 1-2e</p>	<p>Standaardbrief 3</p> <p>(1) Het geheel afsluiten van het gebied Groeneweg, Oranjesluisweg, St. Jorispad en de Galgeweg is een wanhoopsdaad.</p> <p>(2) Het plan dwingt de bewoners van Groeneweg, Oranjesluisweg, St. Jorispad en Galgeweg zich van Maasdijk af te sluiten en zich te gaan richten op Naaldwijk.</p> <p>(3) Hulpdiensten zullen de bovengenoemde straten moeilijk kunnen bereiken, bijvoorbeeld bij het omvallen van een vrachtwagen op de A20 bij Coldenhove.</p>	<p>(1) Het gebied Groeneweg, Oranjesluisweg, St. Jorispad en de Galgeweg wordt niet afgesloten, maar autoluw gemaakt, volgens vigerend beleid van de provincie Zuid-Holland en de gemeente Westland. De stijgende verkeersintensiteit vereist een bovenregionale wegenstructuur, zoals deze binnen de scope van het 3-in-1 project wordt gerealiseerd. Dit om te voorkomen dat de Groeneweg, Oranjesluisweg en Galgeweg verder overbelast zullen raken door oneigenlijk (vracht)verkeer.</p> <p>(2) De aanleg van het plan is een forse ingreep in het gebied, maar er is geen sprake van afsluiting van wegen. Er ontstaat een andere afwikkeling van het verkeer. De provincie Zuid-Holland laat mogelijkheden open maar dwingt bewoners niet zich te richten op een bepaald gebied.</p> <p>(3) Vanaf Naaldwijk zal de route voor hulpdiensten sterk verbeteren door de aanleg van de Verlengde Veilingroute- Zuidelijke Randweg Naaldwijk. Een ongeluk op Coldenhove kan alleen invloed hebben op de bereikbaarheid vanuit zuidelijke richting.</p>

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
		<p>(4) Hulpdiensten zullen Maasdijk moeilijk kunnen bereiken.</p> <p>(5) Provincie verwacht sluipverkeer bij een verbinding Oranjesluisweg-Maasdijk. Om sluipverkeer te voorkomen geven de bewoners als opties: snelheidsverminderende maatregelen, drempels, wegversmalling, onaantrekkelijk maken voor sluipverkeer.</p> <p>(6) Verzoek om de Groeneweg aan te sluiten op de nieuw aan te leggen rotonde zodat de Maasdijk een leefbare kern van de gemeente Westland blijft.</p>	<p>(4) De aanleg van een bovenregionale wegenstructuur, zoals deze binnen de scope van het 3-in-1 project wordt gerealiseerd, zal voor de hele regio een betere doorstroming van het verkeer bewerkstellingen, waardoor de bereikbaarheid voor alle verkeer, dus ook de hulpdiensten, wordt verbeterd.</p> <p>(5) Bij het huidige ontwerp zijn de voorgestelde reconstructies overbodig.</p> <p>(6) Zie vraag 44.</p>
65	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
66		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
67		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
68		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
69		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
70		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
71		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
72	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
73		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
74		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
75		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
78		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
79		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
80		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
81		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
82		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
83	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
84		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
85		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
86		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
87		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
88		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
89		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
90		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
91		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
92		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
93	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
94		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
95		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
96		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
97		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
98		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
99		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
100		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
101		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
102		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e		
103		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
104		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
105		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
106		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
107		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
108		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
109		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
110		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
111		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
112	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
113		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
114		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
115		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
116		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
117		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
118		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
119		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
120		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
121		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
12	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
12	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
12	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
12	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
12	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
12	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
12	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
12	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
12	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
12	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
12	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
13	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
131	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
132		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
133		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
134		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
135		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
136		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
137		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
138		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
139		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
140		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
141	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
142		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
143		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
145		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
146		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
147		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
148		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
149		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
150		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
151		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
152	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
153		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
154		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
155		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
156		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
157		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
158		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
159		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
160		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
161	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
162		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
163		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
164		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
165		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
166		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
167		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
168		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
169		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
170		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
171	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
172		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
173		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
174		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
175		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
176		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
177		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
178		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
179		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
180		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
181	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
182		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
183		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
184		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
185		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
186		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
187		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
188		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
189		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
190	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
191		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
192		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
193		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
194		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
195		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
196		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
197		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
198		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
199		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
200	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
201		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
202		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
203		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
204		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
205		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
206		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
207		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
208		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
209	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
210		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
211		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
212		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
213		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
214		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
215		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
216		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
217		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
218		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
219	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
220		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
221		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
222		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
223		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
224		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
225		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
226		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
227		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
228		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e		
229		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
230		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
231		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
232		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
233		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
234		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
235		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
236		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
237		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
23	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
23		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
24		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
24		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
24		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
24		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
24		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
24		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
24		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
24		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
250	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
251		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
252		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
253		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
254		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
255		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
256		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
257		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
258		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
259		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
260	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
261		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
262		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
263		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
264		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
265		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
266		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
267		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
268		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
269	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
270		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
271		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
272		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
273		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
274		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
275		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
276		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
277		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
278		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e [Redacted]		
279		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
280		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
281		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
282		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
283		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
284		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
285		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
286		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
287		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
288	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
289	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
290	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
291	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
292	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
293	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
294	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
295	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
296	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
297	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
298		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
299		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
300		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
301		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
302		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
303		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
304		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
305		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
306		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
307	art 51-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
308		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
309		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
310		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
311		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
312		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
313		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
314		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
315		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e		
316		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
317		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
318		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
319		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
320		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
321		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
322		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
323		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
324		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
325	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
336		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
337		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
338		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
339		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
340		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
341		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
342		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
343		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
344		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e		
345		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
246		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
347		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
348		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
349		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
350		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
351		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
352		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
353		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
354	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
355		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
356		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
357		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
358		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
359		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
360		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
361		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
362		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
363	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
364		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
365		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
366		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
367		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
368		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
369		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
370		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
371		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
372		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
373	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
374	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
375	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
376	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
377	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
378	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
379	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
380	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
381	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e		
382		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
383		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
384		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
385		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
386		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
387		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
388		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
389		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
390		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
391	art 5 1-2e <div style="background-color: #cccccc; width: 100%; height: 100%;"></div>	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
392		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
393		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
394		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
395		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
396		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
397		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
398		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
399		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
400	Fam F. Vellekoop	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
401	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
402		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
403		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
404		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
405		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
406		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
407		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
408		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
409		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	art 5 1-2e		
410		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
411		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
412		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
413		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
414		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
415		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
416		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
417		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
418		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
419	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
420		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
421		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
422		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
423		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
424		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
425		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
426		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
427		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
428		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
429	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
430		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
431		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
432		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
433		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
434		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
435		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
436		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
437		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
43	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
43		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
44		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
44		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
44		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
44		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
44		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
44		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
44		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
44		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
447	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
448		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
449		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
450		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
451		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
452		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
453		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
454		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
455		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
456		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

jk

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
	Kon.Julianaweg 52		
457	art 5 1-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
458		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
459		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
460		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
461		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
462		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
463		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
464		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
465		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

k

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
466	art 51-2e	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
467		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
468		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
469		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
470		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
471		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
472		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
473		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
474		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.

Nr.	Reactiegevende	Reactie	Commentaar
475	art 5 1-2e [Redacted]	Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
476		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
477		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
478		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
479		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.
480		Standaardbrief 3	Zie antwoord 64.