



Nota van beantwoording inspraakreacties
Voorontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug

Definitief 14-12-2021

Nota van beantwoording inspraakreacties

Het voorontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug heeft met ingang van 8 juli 2021 t/m 1 september 2021 (8 weken) ter inzage gelegen. Op 12 juli 2021 om 20.00 uur is een online informatiebijeenkomst gehouden in het gemeentehuis te Woerden. Op 13 juli 2021 is een inloopbijeenkomst georganiseerd, waar een ieder in de gelegenheid is gesteld om binnen te lopen, stukken in te zien en vragen te stellen aan één van de medewerkers van de gemeente Woerden. De terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan is op 30 juni 2021 bekendgemaakt in de Woerdense Courant en op de website van de gemeente. Omwonenden zijn daarnaast per brief (huis-aan-huis) geïnformeerd.

Het voorontwerpbestemmingsplan was te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en op de website van de gemeente Woerden. Een ieder is in de periode tussen 8 juli 2021 t/m 1 september 2021 in de gelegenheid gesteld om een schriftelijke inspraakreactie in te dienen. Daarnaast is het mogelijk geweest om een afspraak te maken voor een mondelinge inspraakreactie.

Vanwege de AVG (Algemene verordening gegevensbescherming) zijn alle namen in deze inspraaknota geanonimiseerd. De indieners van een inspraakreactie zijn bij de gemeente bekend.

A. Ingekomen inspraakreacties

Uit het vooroverleg zijn vier reacties gekomen, namelijk van de HDSR, de Gasunie, de Veiligheidsregio Utrecht en de Provincie Utrecht. Binnen de gestelde termijn van de terinzagelegging van 8 weken zijn 26 inspraakreacties ingediend. Enkele inspraakreacties zijn namens meerdere personen ingediend of door meerdere personen ondertekend.

B. Belangrijkste wijzigingen bestemmingsplan

Tussen het voorontwerp- en ontwerpbestemmingsplan zijn verschillende wijzigingen doorgevoerd. De belangrijkste wijzigingen worden hieronder toegelicht.

Reconstructie kruispunt Hollandbaan – Molenvlietbaan uit bestemmingsplan

In het voorontwerpbestemmingsplan was de reconstructie van de kruising Hollandbaan – Molenvlietbaan opgenomen. De reconstructie van deze kruising is uit het ontwerpbestemmingsplan gehaald. In het voorontwerpbestemmingsplan was het ruimtebeslag van de ombouw van de rotonde naar een kruispunt met verkeerslichten opgenomen. Tijdens het onderzoeksproces is gebleken dat, met de huidige ontwikkelingen op het gebied van verkeerstechniek, niet alle mogelijkheden waren onderzocht om de doorstroming en verkeersveiligheid van dit kruispunt te verbeteren. Er zijn misschien maatregelen mogelijk die een kleinere impact hebben op de omgeving, goedkoper zijn en toch bijdragen aan de verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Op dit moment is dus niet met zekerheid te zeggen dat de ombouw naar een kruispunt met verkeerslichten noodzakelijk is binnen de planperiode van het bestemmingsplan. Aanvullend en diepgaander onderzoek is nodig om te kijken of andere maatregelen haalbaar zijn en bijdragen aan de projectdoelstellingen. De komende maanden gaat de gemeente hiermee aan de slag en informeert daarbij de omgeving over de voortgang van dit onderzoekstraject.

Inpassen woningen Leidsestraatweg 229

In het voorontwerpbestemmingsplan is er vanuit gegaan dat de woning aan de Leidsestraatweg 229 niet te handhaven is. Tussen het voorontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbestemmingsplan is het wegontwerp verder uitgedetailleerd en zijn er nauwkeurigere hoogtemetingen gedaan. Er is een oplossing gevonden door het hoogteverschil op te vangen en zo de woning te handhaven en bereikbaar te houden. Het ontwerpbestemmingsplan is hierop aangepast. Er is minder ruimte nodig van het betreffende perceel.

Verbreden oversteekvoorziening Barwoutswaarder

Vanuit het wegontwerpproces is gebleken dat de oversteek in de Barwoutswaarder dient te worden vergroot om daarmee de veiligheid van de overstekende fietsers te vergroten. Hierdoor is de plangrens ter hoogte van het perceel aan de Barwoutswaarder 7 verschoven.

Toevoegen parkeerruimte en inpassing ter hoogte van Leidsestraatweg 225

Ten noorden van de Oude Rijn neemt het aantal parkeerplaatsen als gevolg van de Rembrandtbrug af. Om deze parkeerplaatsen te compenseren zijn in het plan extra parkeerplaatsen voorzien. Deze liggen op het terrein van Leidsestraatweg 225. Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan is de plangrens in het ontwerpbestemmingsplan uitgebreid en beslaat nu het gehele perceel aan de Leidsestraatweg 225.

C. Motie geluidmaatregelen Hollandbaan

In oktober 2020 is door de gemeenteraad van Woerden een motie aangenomen. De strekking van deze motie is dat het college wordt gevraagd om na te gaan in hoeverre er invulling is gegeven aan het Raadsbesluit van 28 april 2015 (15R.00285). De procedure van dit bestemmingsplan staat los van deze motie. De behandeling van de motie vindt plaats in een apart onderzoeksproces met de bewoners uit de omgeving. In dit onderzoeksproces wordt gezocht naar een realistisch en gedragen maatregelenpakket om hinder te beperken.

D. Beantwoording inspraakreacties voorontwerpbestemmingsplan

Elke inspraakreactie is per punt samengevat en voorzien van een reactie. De inspraakreacties worden in hun totaliteit beoordeeld. Daarbij is aangegeven of de inspraakreactie wel of geen aanleiding heeft gegeven om het bestemmingsplan aan te passen.

1. Inspraakreacties

1. Inspreker 1: VVN Steunpunt West

Veilig Verkeer Nederland heeft een landelijke website voor het aanmelden van een verkeersonveilige situatie in Nederland.

Via deze website kunt u ook adviezen krijgen over wat u als buurt/omgeving nog zou kunnen ondernemen om iets aan deze situatie te doen.

Hierbij stuur ik u de link naar deze website:

<https://participatiepunt.vvn.nl>

Reactie gemeente

Inmiddels heeft de gemeente contact gehad met het aanspreekpunt voor de regio Woerden. In dit contact is aangegeven dat VVN geen op- of aanmerking heeft op het plan.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast.

2. Inspreker 2: Recreatieschap Stichtse Groenlanden

Per mail heeft u recreatieschap Stichtse Groenlanden om een reactie gevraagd op het concept bestemmingsplan Rembrandtbrug.

Dank daarvoor.

Ik denk, dat een inhoudelijke reactie niet nodig is, aangezien het recreatieschap geen directe belangen heeft in of in de nabijheid van deze ontwikkeling.

Ik neem aan, dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Reactie gemeente

Bedankt voor uw reactie. Wij nemen uw bericht voor kennisgeving aan.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast.

3. Inspreker 3: Fietsersbond

3.1 Fietserstromen

Vooralsnog een aantal kanttekeningen op het voorontwerpbestemmingsplan

Rembrandtbrug, zoals getoond op de inloopmiddag op 13 juli 2021.

Welke verwachte fietsersstromen?

- Noorden langs de brug:
 - Rietveld/Zegveldse Uitweg ← → Rembrandtlaan/Pieter Mondriaanlaan: met name Kalsbeek en bezoekers winkelcentrum Tournovsveld;
 - Rietveld/Zegveldse Uitweg ← → Leidsestraatweg en verder richting centrum Woerden.
- Over de brug:
 - Rietveld/Zegveldse Uitweg ← → (winkelcentrum) Molenvliet, Lidl en doorgaand fietsverkeer Waarder/Oudewater/Linschoten;
 - Rietveld/Zegveldse Uitweg ← → Bedrijventerrein Barwoutswaarder
- Zuidelijk langs de brug:
 - Over Barwoutswaarder doorgaand (toeristisch) fietsverkeer, o.a. LF4.
- Rembrandtlaan zijde brug:
 - Voldoende opstelruimte voor fietsers ie wachten op brugopening, zonder het oost-west fietsverkeer over de rotonde te hinderen?
- Kruising met Barwoutswaarder:
 - Bij gelijkvloerse oversteeek, voldoende groot tusseneiland om veilige oversteeek in 2 etappes te realiseren, dus opstelruimte voor fietsverkeer in 2 richtingen met ruimte voor meerdere fietsers en voldoende lengte, dus meer dan 1 fietslengte;
 - Alternatief: buig fietsverkeer af naar ongelijkvloerse passage onder de brug door langs het water, geen haakse bochten maar vloeiende;
 - Afslaand fietsverkeer vanaf de brug naar Barwoutswaarder en omgekeerd moet mogelijk blijven;
 - Jaagpad over het hele traject achter de huidige bebouwing is te krap voor 2 richtingen, zelfs: dit pad alleen gebruiken door aanwonenden met fiets en recreatief wandelen.
- Nieuwe Kuipersweg:
 - Niet duidelijk waar overstekende en afslaande fietsers en overstekende voetgangers worden gedacht bij de zijstraten. Of wordt het spookfietsen?
- Rotonde Hollandbaan en Nieuwe Kuipersweg:
 - Vanaf Vinkje tot aan rotonde Molenvlietbaan is er nu aan zuidzijde een fietspad in 2 richtingen langs de Hollandbaan. Trek dit door tot aan Veldbloemenlaan en sluit dit vervolgens aan op bestaande fietspad in 2 richtingen langs Gildenweg;
 - Als fietspad achter de benzinepomp wordt opgeheven, moet er nog wel een achterontsluiting komen en oversteeikbaarheid Hollandbaan voor fietsers die milieustraat hebben bezocht;
 - Benzinepomp moet wel bereikbaar blijven per fiets;
 - Bij rotondes vloeiende bochten in fietsinfra;
- Rotonde Hollandbaan en Molenvlietbaan:

- Op tekening is fietsinfrastructuur ten noorden, westen, zuiden en oosten van de rotonde niet overal rood gemaakt, dus niet helder wat plannen daarvoor zijn.
- Uitwerking VRI graag nog uitgebreider toelichten, met name hoe "slim" die apparatuur is voor autoverkeer en wat de gevolgen zijn voor fietsverkeer.
- Bij rotondes vloeiende bochten in fietsinfra

Reactie gemeente

We herkennen ons in de genoemde fietsstromen, maar we hebben geen zicht of prognoses op aantallen. Er gaan voornamelijk fietsers gebruik maken van de verbinding die hun bestemming op het bedrijventerrein hebben. Een enkele fietser gaat via deze nieuwe verbinding van het Schilderskwartier naar Molenvliet of vice versa rijden.

Het fietsnetwerk ten noorden van de brug valt buiten de scope van dit project. Door de nieuwe verbinding met een rotonde aan te sluiten op de Rembrandtlaan/Leidsestraatweg, laten we alle opties open om in de toekomst de fietsinfrastructuur aan te passen.

De nieuwe verbinding sluit op de Hollandbaan aan middels een rotonde. Tussen deze kruising en het kruispunt tussen de Hollandbaan en de Molenvlietbaan onderzoeken we de mogelijkheden om het fietspad in twee richtingen door te trekken, zodat dit aansluit op het tweerichtingenfietspad langs de Hollandbaan (tussen de Molenvlietbaan en de Waardsebaan). Op dit moment maakt dit fietspad geen onderdeel uit van de scope van de Rembrandtbrug.

In de volgende fase wordt het ontwerp verder uitgewerkt. We hebben hier extra aandacht voor het ontwerpen vanuit het oogpunt van de fietser. We letten er bijvoorbeeld op dat bochten fietsvriendelijk worden aangelegd en proberen voldoende opstelruimte te realiseren zodat wachtende fietsers doorgaande fietsers niet hinderen. We zoeken hierin naar een optimum tussen zo weinig mogelijk verharding en maximaal comfort voor de fietser.

Bij de kruising met de Barwoutswaarder is een ongelijkvloerse kruising financieel niet haalbaar. In het wegontwerp zat een middeneiland van 2,5 meter. Wij hebben in het huidige wegontwerp deze maat vergroot naar 3 meter, zodat fietsers meer ruimte hebben om op te stellen.

De fietsbewegwijzering ter hoogte van het gemaal hebben we inmiddels verwijderd, zodat doorgaande fietsers in oost-west richting via de Barwoutswaarder blijven fietsen. In de andere richting worden de fietsers al via de Barwoutswaarder gestuurd. De ervaring van bewoners is dat er deze zomer beduidend minder fietsers gebruik maakten van het Jaagpad.

Wij hebben onderzocht of oversteekvoorzieningen voor de fietsers inpasbaar zijn op nieuwe verbinding. Dit blijkt niet te kunnen zonder extra ruimtebeslag en benodigde grondverwerving. Gezien het beperkte te verwachten gebruik en ook de logica van deze oversteek voorzieningen (de verwachting is dat fietsers mogelijk ook gebruik blijven maken van het kruisingsvlak om over te steken) is ervoor gekozen om deze niet toe te passen.

De reconstructie van de kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan is uit het ontwerpbestemmingsplan gehaald (zie B. 'Belangrijkste wijzigingen bestemmingsplan'). Bij de nadere uitwerking zal ook de Fietsersbond weer betrokken worden.

Conclusie

De plangrenzen van het ontwerpbestemmingsplan zijn ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan gewijzigd als gevolg van het vergroten van de opstelruimten bij de oversteekvoorziening in de Barwoutswaarder.

3.2 Andere opmerkingen

Waar gaan we fietsers en bromfietsers scheiden? Of juist samenvoegen? Nieuwe 50 = 30 toepassen? Verlichting van fietspaden en op de brug?

Reactie gemeente

De motie van de Tweede Kamer om 30 km/u de standaard maximumsnelheid te maken binnen de bebouwde kom betekent niet dat er nergens meer 50 km/u gereden mag worden. Op dit moment is 50 km/u de standaard binnen de bebouwde kom. Dat wil zeggen dat wanneer de weggebruiker een bebouwde kom bord tegenkomt, hoort te weten dat hij/zij hier 50 km/u mag, tenzij anders is aangegeven. Wanneer de motie wordt uitgevoerd, betekent dit dat men maximaal 30 km/u mag, tenzij anders is aangegeven. Op de hoofdwegenstructuur (waar de Hollandbaan en de nieuwe verbinding bij horen) van Woerden blijft het dan ook toegestaan om 50 km/u te rijden. Deze wegen zijn namelijk bedoeld om grote hoeveelheden verkeer af te wikkelen naar het provinciale of rijkswegennet. Wanneer er geen onderscheid wordt gemaakt in maximumsnelheid op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet kan dat ertoe leiden dat verkeer langer door de woonwijken gaat rijden, in plaats van over de hoofdwegen.

Op dit moment stelt de gemeente Woerden beleid op voor openbare verlichting. Elke wegcategorie en categorie fietsvoorziening heeft een minimale verlichtingsnorm waaraan voldaan moet worden.

Een eventuele scheiding tussen fietsers en bromfietsers valt buiten de scope van het project Rembrandtbrug en daarmee ook buiten de scope van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast.

4. Inspreker 4

Akoestisch onderzoek

Wij willen graag meegenomen worden in het akoestische onderzoek van de Rembrandtbrug.

Reactie gemeente

Het adres aan de Hoge Rijndijk 15 is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Het geactualiseerde onderzoek wordt als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de woning ruimschoots voldoet aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder.

Conclusie:

Bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is een geactualiseerd akoestisch onderzoek opgenomen als bijlage.

5. Inspreker 5

Uitstralingseffecten

Het lijkt mij het verplaatsen van een probleem van locatie A (Rembrandlaan) naar locatie B (Molenvlietbaan). Zou graag wat meer informatie zien van de onderzoeken die er zijn gedaan inzake de huidige situatie bij locatie B (kruispunt Hollandbaan) m.b.t omgevingsgeluid, en milieu en gezondheidsvoorwaarden. (fijnstof, stikstof enz,) en de prognose over toename van de waarden in de mogelijk toekomstige situatie.

Reactie gemeente

De gemeente heeft een verkenning uitgevoerd naar de keuze van het nieuwe tracé. Onder inspraakreactie nummer 9 wordt hierop verder ingegaan.

Voor het uitstralingseffect van een wegwijziging, dus het effect op omliggende wegen waar geen wijziging plaatsvindt, wordt een oordeel gegeven van de verkeersintensiteiten die direct aan de wegwijziging worden toebedeeld. Dat wil zeggen het verschil tussen de verkeersintensiteit in peiljaar 2036 zonder en met het Rembrandtbrugtracé.

Uit de resultaten blijkt dat de verkeersintensiteit op de Hollandbaan toeneemt. Het geluid langs de Hollandbaan neemt hierdoor toe met ongeveer 1 dB. Dit onderzoek is terug te vinden in de bijlagen bij de toelichting op het bestemmingsplan Rembrandtbrug. In de toelichting en bijbehorende bijlagen wordt ook op andere milieuthema's ingegaan en kunt u alle beschikbare informatie teruglezen. Meer informatie over het thema westelijke randweg zie inspraakreactie nummer 9. Voor het thema stikstof en luchtkwaliteit zie inspraakreactie nummer 11. Voor het thema geluid zie inspraakreactie nummer 15.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast.

6. Inspreker 6

Breedte Kuipersweg

Zo als besproken op inloopavond zou ik aan geven hoe de grote vrachtwagens bij Keursweg 25 a b c zouden moeten lossen nu is het niet mogelijk om op het terrein op te draaien en achter uit de werkplaats in te komen.

Reactie gemeente

Wij gaan ervan uit dat u hier de Kuipersweg en niet de Keursweg bedoeld. Het ontwerp is inmiddels geactualiseerd. In dit ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid van de percelen en gebouwen. In het ontwerp is aangetoond dat de verschillende bedrijfshallen bereikbaar zijn. Dit zal op een andere manier gaan dan in de huidige situatie het geval is. Net

als in de huidige situatie zal ook in de toekomst gebruik gemaakt worden van de afspraken om via elkaars terreinen bereikbaar te zijn.

In het ontwerp is een zijweg opgenomen. Deze is verbreed zodat de draaicirkel van een trekker opleggercombinatie goed te maken is. Ook biedt het plan extra ruimte om te parkeren. Zo is aan de overzijde van het nieuwe tracé een parkeerplaats voorzien. Ook is de nieuwe zijweg doorlopend en wordt langsparkeren toegestaan. Hiermee is er veel meer ruimte om te parkeren dan in de huidige situatie.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan is aangepast, zodat de draaicirkels van de vrachtwagens goed gemaakt kunnen worden.

7. Inspreker 7

Breedte Kuipersweg

Als eigenaar van de panden Kuipersweg 23 en 25C heb ik vooral gekeken wat de invloed lijkt te zijn op deze panden. We zitten daar samen met Restyle al in een krap hoekje. De ontsluiting wordt nu zodanig dat het te benauwd wordt en voor mij niet acceptabel is. Er is veel meer ruimte nodig om in de toekomst vrachtverkeer mogelijk te houden. Verder komt de nieuwe weg erg dicht langs nummer 23 te liggen. Ik wil hierover in gesprek opzoek naar een passende oplossing. Een optie is verplaatsing van nummer 23 naar een locatie in de buurt. Als daar een totaal van ruim 2200 m te creëren is om het autobedrijf samen met een aanhangwagenbedrijf te plaatsen heb ik wellicht een pand van 800 m² op een 2000 m² bedrijventerrein beschikbaar. Laten we dit verder onderzoeken.

Reactie gemeente

Zie inspraakreactie nummer 6. Inmiddels heeft er een gesprek plaatsgevonden.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan is aangepast, zodat de draaicirkels van de vrachtwagens goed gemaakt kunnen worden.

8. Inspreker 8

Doorvaarbreedte Rembrandtbrug

Houdt men rekening met doorvaarbreedte van de Rembrandtbrug. Deze breedte zou overeen moeten komen met de breedte van de sluis bij Bodegraven. Dit in verband met het aanvoeren van grondstoffen over het water door Arie Blk.

Reactie gemeente

De doorvaarbreedte- en hoogte van de brug komt overeen met bruggen boven- en benedenstrooms en zorgt niet voor belemmeringen voor de scheepvaart. De nieuwe brug zal hier een minimale doorvaartbreedte te krijgen van 8,50 meter, conform CEMT-I krapprofiel. HDSR heeft aangegeven dat de breedte minimaal gelijk wordt als de minst brede nabije bestaande brug.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast.

9. Inspreker 9

Tracékeuze

Deze oplossing is niet het ontlasten van verkeer binnen de gemeente maar alleen het verplaatsen van verkeer van de Boerendijk naar de Hollandbaan. De afgelopen 2 jaar zijn uitgebreide werkzaamheden uitgevoerd aan zowel de Boerendijk (nog steeds bezig) als de Hollandbaan (kruispunt). Er worden miljoenen verkwanselt door nu de Hollandbaan weer te gaan aanpassen en meer verkeer over de Hollandbaan te leiden. Er worden geen problemen opgelost, ze worden gewoon verplaatst. De randweg west was een goed plan, maar niet op deze manier. De enige echte oplossing is het verkeer buitenom Woerden leiden, niet erdoor. Op deze manier kan alles beter blijven zoals het is, dat bespaart veel geld. Het voorgestelde plan is namelijk geen oplossing maar alleen een onzinnige verplaatsing van het probleem.

Reactie gemeente

- Westelijke randweg:

De verkeersafwikkeling in Woerden West is al langer onderwerp van gesprek. In 2017 heeft de raad opdracht gegeven om vergelijkend onderzoek uit te voeren naar de verschillende varianten voor een westelijke randweg. Besloten is dat er vooralsnog geen westelijke randweg komt, maar dat wordt ingezet op het verlichten van de verkeersintensiteiten op de route Rembrandtlaan-Boerendijk en het robuuster maken van het verkeersnetwerk door een extra brug aan te leggen over de Oude Rijn en die aan te sluiten op de Hollandbaan. Hierover is in de voorgaande projectgeschiedenis besloten en de westelijke randweg wordt in dit project dus ook niet gerealiseerd. Voor een uitgebreidere uitleg wordt verwezen naar de "Eindrapportage, Project Brug Woerden-West d.d. augustus 2020" dat u op de website www.brugwoerdenwest.nl kunt terugvinden.

- Verkeersintensiteiten:

Op de Hollandbaan wordt het drukker tussen de Kuipersweg/Rembrandtbrugtracé en de Waardsebaan. Op het gedeelte van de Hollandbaan tussen de Kuipersweg/Rembrandtbrugtracé en de Molenvlietbaan neemt de verkeersintensiteit toe met circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal (+18%). Op het gedeelte tussen de Molenvlietbaan en Waardsebaan is de toename circa 2.300 motorvoertuigen per etmaal (+23%). Ten oosten van de Waardsebaan verandert de verkeersintensiteit nauwelijks als gevolg van het Rembrandtbrugtracé. Daartegenover staat dat de intensiteiten op de Rembrandtlaan, de Jozef Israëlslaan en Boerendijk afnemen. Door de afname van de verkeersintensiteiten neemt hier de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming toe. Per saldo is er sprake van een verbetering.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast.

10. Inspreker 10

10.1 Wegontwerp

De Rehobothkerk Woerden (Leidsestraatweg 130) is een groeiende gemeenschap waar iedere zondag mensen uit heel Woerden en omgeving naar de kerk komen. Om deze gemeente goed te kunnen huisvesten zijn er uitbreidingsplannen gemaakt (in overleg met de gemeente Woerden). 1 van de onderdelen is uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen van ca 20 naar 32, conform het parkeerbeleid van de gemeente. Nu wordt de ruimte van de toekomstige, maar ook de huidige parkeerplaatsen gebruikt voor de aanrijwegen en vrijliggende fietspaden naar de rotonde. Graag gaan we in gesprek hoe dit gecompenseerd en opgelost kan worden.

Reactie gemeente

Het ontwerp van de rotonde ter hoogte van de Rehobothkerk is aangepast. Hierdoor worden zoveel mogelijk parkeerplaatsen en groen gespaard. In het aangepaste ontwerp gaan aan de noordzijde van de Oude Rijn 5 parkeerplaatsen verloren. Ten oosten van de Rembrandtbrug wordt een nieuw parkeerterrein gerealiseerd met ruimte voor 16 parkeerplaatsen. Dit nieuwe parkeerterrein biedt ook parkeergelegenheid voor een deel van de bezoekers van de Rehobothkerk.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan is verder aangevuld op het thema 'parkeren'.

11. Inspreker 11

11.1 Wegontwerp

Beste, uiteraard snappen wij dat er wat moet gebeuren aan de verkeersproblemen in en rond Woerden. De brug over de Rijn staat al ongeveer 34 jaar gepland dus dat deze er een keer komt is logisch. Echter staat er ook al 34 jaar een randweg Woerden-West gepland welke het verkeer vanaf de brug naar de snelweg moet sturen. Nu deze weg er dus nog steeds niet is en ik bang ben hij er ook nooit zal komen kiezen jullie ervoor om al dit verkeer dwars door Woerden te sturen = de Hollandbaan. Logisch want er is geen andere weg hiervoor. Deze plannen tegenhouden heeft daarom geen nut en hiermee bereiken we niks want we willen ook Woerden goed bereikbaar houden en een mooie stad laten zijn.

Reactie gemeente

Voor het antwoord op deze inspraakreactie verwijzen wij u naar inspraakreactie 9, onder 'westelijke randweg'.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

11.2 Akoestisch onderzoek

Mijn vraag is of jullie terdege rekening willen houden met de bewoners welke aangrenzend aan de Hollandbaan wonen. De Essenlaan maakt hier ook deel van uit. Goed dat jullie al onderzoek hebben gedaan naar geluidseffecten, echter is de uitkomst hiervan logisch. Een toename van het aantal auto's betekent niet dat het geluidsniveau omhoog gaat. Dit klopt. Het betekent echter wel het verschil of je soms een auto hoort of een continu stroom aan

auto's. Wij merken nu al een zeer duidelijke toename van het aantal auto's wat voorbij komt. Daarnaast merken we ook dat er meer en meer zwaar vrachtauto verkeer langs komt (ook met name van de firma Patrick Verhoeven). Dit alles betekent dat het een zeer drukke weg gaat worden. Dit geeft natuurlijk een ander gevoel bij het wonen hier omdat je bijna continu auto's en vrachtauto's hoort rijden. De meest overlast komt misschien nog wel door de snelheid waarmee gereden wordt. Na het aanpassen van het kruispunt en het asfalt is de snelheid drastisch toegenomen van vele gebruikers. Juist deze veroorzaken zeer hoge pieken in het geluid wat zeer storend is.

Reactie gemeente

Het akoestische onderzoek van het Rembrandtbrugtracé is uitgevoerd op de relevante geluidsgevoelige bestemmingen nabij de fysieke wijzigingen. In het akoestisch onderzoek is ook gekeken naar het zogenaamde 'Uitstralingseffect' (zie paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek). Zie voor een nadere toelichting inspraakreactie nummer 9. Voor het akoestische onderzoek verwijzen wij u naar de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

In oktober 2020 is door de gemeenteraad van Woerden een motie aangenomen. In de motie heeft de Raad het college verzocht om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de ervaren overlast langs de Hollandbaan ter hoogte van het kruispunt Hollandbaan – Waardsebaan te beperken. In dit kader voert de gemeente onderzoek uit en wordt overleg gevoerd met de omgeving van de Hollandbaan.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

11.3 Stikstof en luchtkwaliteit

Dit neemt ook de nodige fijnstof met zich mee.

Reactie gemeente

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is er bij het opstellen van het bestemmingsplan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met onder andere de luchtkwaliteit. Luchtverontreiniging kan afkomstig zijn van verschillende bronnen, zoals gemotoriseerde verkeer, industriële en agrarische inrichtingen en achtergrondconcentraties van verontreinigende stoffen. In dit project gaat het om luchtverontreiniging als gevolg van het gemotoriseerde verkeer. Om een voldoende kwaliteit van de buitenlucht in de leefomgeving te waarborgen zijn regels opgesteld die de uitstoot van verontreinigende stoffen door het gemotoriseerde verkeer beperken en zijn er grenswaarden waaraan de kwaliteit van de buitenlucht moet voldoen. Een project mag niet leiden tot een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. Voor het project Rembrandtbrug is daarom een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek is gebleken dat voor alle situaties de maximale waarden voor NO₂ (stikstofdioxide), PM10 en PM2,5 (fijnstof) lager liggen dan de wettelijke grenswaarden. Voor stikstofdepositie, waarnaar ook specifiek is gekeken in dit project, geldt dat uit de berekeningen blijkt dat op voorhand uitgesloten kan worden dat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden optreden die op grotere afstand liggen (5 km en verder) vanaf de uiterste projectgrenzen. Stikstofdepositie is daarom ook geen belemmering bij de uitvoering van de voorgenomen plannen.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

11.4 Participatie

Wij zouden het graag zien dat de gemeente in gesprek gaat met de bewoners om aan te horen waar de pijnpunten liggen en hoe we hier gezamenlijk tot een mooie oplossing kunnen komen. Dingen waar dan om gedachten moeten worden zijn denk ik een mooie groenbuffer/een geluidswerend scherm plaatsen/permanente flitspalen in 2 richtingen & eventueel andere geluidsverminderende maatregelen.

Reactie gemeente

Wij zijn in het kader van de motie in gesprek met de omgeving. Voor wat betreft het project Rembrandtbrug houden wij de omgeving op de hoogte van de ontwikkelingen rondom de nieuwe brug via de website www.brugwoerdenwest.nl. Hierop kunt u alle openbare informatie terugvinden. Ook heeft er in het kader van dit bestemmingsplan overleg plaatsgevonden met omwonenden van de Hollandbaan. Tijdens de informatieavond bij de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan is daarnaast zo goed mogelijk geprobeerd u inzicht te geven in de voorgenomen plannen. Via de website www.brugwoerdenwest.nl kunt u met ons contact opnemen als daar behoefte aan is.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

12. Inspreker 12

Westelijke randweg

Zie af van project Rembrandt brug. Ga actief het project Westelijke Randweg bekijken. Er is behoefte aan rondwegen. Het zal ook niet de laatste keer zijn dat de A12 wordt afgesloten en mensen een alternatief zoeken. Rembrandt brug kan dan een fiets en voetgangersbrug worden, de Hollandbaan afsluiten voor auto's en omvormen in een Holland park.

Reactie gemeente

De door u voorgestelde ideeën kunnen wij helaas niet meenemen. Hier is in de voorgaande projectgeschiedenis al over besloten (zie verder inspraakreactie nummer 9). In de omgevingsvisie (die momenteel in procedure is gebracht) is vastgelegd dat de westelijke randweg na 2030 weer in beeld komt.

Conclusie

Deze inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

13. Inspreker 13

13.1 Rehebothkerk

Overleg met de gemeente Woerden hebben we afgelopen tijd een GHO gedaan m.b.t. uitbreiding van het kerkgebouw aan de Leidsestraatweg 130, tegenover de te realiseren Rembrandtbrug. Daarbij is conform gemeentelijk beleid een voorstel gedaan ten aanzien van het parkeren, namelijk uitbreiding naar 32 plekken. Het schetsontwerp van de gemeente voor

de Rotonde ligt over zowel de huidige als nieuw te realiseren parkeerplaatsen. Graag zien we dit probleem opgelost in de verdere uitwerking van de plannen, en gaan we in gesprek over de diverse oplossingsrichtingen. Bij de reactie zit het SO-rotonde.

Reactie gemeente

Zie inspraakreactie nummer 10.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan is verder aangevuld op het thema 'parkeren'.

14. Inspreker 14

Wegontwerp

In het voorontwerpbestemmingsplan is over een deel van het kantoor en magazijn een weg met bijbehorende voorziening getekend. Dit heeft zeer grote gevolgen voor onze locatie met de bijbehorende bedrijfsactiviteiten en medewerkers.

Wij maken bezwaar tegen het voorontwerpbestemmingsplan. Wij verzoeken u om het plan aan te passen en de weg met bijbehorende voorzieningen zodanig aan te leggen, dat het kantoor en magazijn met bijbehorende bedrijfsactiviteiten ongewijzigd kan worden voortgezet. De weg zou bijvoorbeeld kunnen worden geschoven naar het westen.

Reactie gemeente

In de zoektocht naar de beste inpassing van het tracé en de brug is uitvoerig onderzoek gedaan. Op de Barwoutswaarder is een afweging gemaakt tussen een westelijke en oostelijk ligging. Deze beide tracés onderscheiden elkaar hoofdzakelijk op het aspect 'impact op bedrijven'. Beide tracés raken evenveel bedrijven. Echter de aard en omvang van de bedrijven en hun bedrijfsvoering is anders. De oostelijk variant (zoals die nu voor ligt) leidt tot de minste impact op de bedrijvigheid op het bedrijventerrein en daarmee de laagst ingeschatte schade en daarmee de laagste maatschappelijke kosten. Om deze reden is gekozen voor de oostelijke variant.

Conclusie

De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

15. Inspreker 15

15.1 Verkeersveiligheid

Door de brug op deze plek te leggen en de verkeersafwikkeling te doen zoals voorgesteld ontstaan op meerdere plaatsen gevaarlijke situaties waar verkeersstromen met verschillende snelheden elkaar moeten kruisen.

Reactie gemeente

Naast een verbetering van de doorstroming is verkeersveiligheid een belangrijk aspect in het project Rembrandtbrug. Het verkeersontwerp is opgesteld volgens de geldende en meest recente richtlijnen en voldoet daarmee aan de standaarden voor een veilig wegontwerp.

De maximumsnelheid op het Rembrandtbrugtracé is net als op de Hollandbaan en Rembrandtlaan 50 km/u. De aansluitingen van het Rembrandtbrugtracé op de Hollandbaan en Rembrandtlaan worden met rotondes vormgegeven. Deze kruispuntvorm is voor de verkeersveiligheid het meest veilig door onder andere de lage snelheid op de rotonde en het beperkt aantal conflictpunten waar weggebruikers elkaar kunnen tegenkomen. De kruispunten op het bedrijventerrein zelf zijn vormgegeven als voorrangskruispunten wat een gebruikelijke kruispuntvorm is in dergelijke situaties. Op de zijwegen van het Rembrandtbrugtracé is tussen het fietspad en de rijbaan gezorgd voor voldoende opstelruimte, zodat automobilisten eerst voorrang kunnen verlenen aan eventuele fietsers en vervolgens kunnen wachten op het verkeer op het Rembrandtbrugtracé.

De Barwoutswaarder is geen volledig kruispunt. Er is geen uitwisseling mogelijk tussen het Rembrandtbrugtracé en de Barwoutswaarder. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid op deze locatie.

Voor de fietsersveiligheid is gekozen voor éénrichtingsfietspaden bij de rotondes en aan weerszijden van de weg. Eénrichtingsfietspaden sluiten het beste aan bij de bestaande fietspaden langs de wegen en bovendien leveren tweerichtingsfietspaden extra verkeersveiligheidsrisico's op bij de rotondes, omdat fietsers uit de onverwachte hoek/richting kunnen komen. De fietspaden worden middels groene bermen gescheiden van de weg. Hiermee wordt gezorgd voor een verkeersveilige situatie die aan de richtlijnen voor wegontwerp voldoet.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

15.2 Stikstof en luchtkwaliteit

Het verkeer veroorzaakt fijnstof waaronder kankerverwekkende stoffen in de directe nabijheid van woningen en scholen.

Reactie gemeente

Zie inspraakreactie nummer 11, onder 11.3.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

15.3 Geluidshinder

Het verkeer veroorzaakt verder overlast in de vorm van geluidshinder die zowel overdag als in de nacht voor velen bijzonder hinderlijk en zelfs schadelijk zal blijken te zijn.

Reactie gemeente

De Wet geluidshinder biedt geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, bescherming tegen geluidshinder van wegverkeerlawaai bij de aanleg en wijziging van wegen. Langs een (toekomstige) verkeersweg ligt een planologisch aandachtsgebied (de zone). Binnen deze zone biedt de Wet geluidshinder in een aantal situaties bescherming aan geluidsgevoelige

bestemmingen. Het basisbeschermingsniveau of de voorkeursgrenswaarde is 48 dB. Door middel van een hogere waarde kan door het bevoegd gezag een hogere geluidsbelasting (hogere waarde) worden toegestaan. Deze verhoging is mogelijk tot een maximaal toelaatbare waarde.

Uit de resultaten blijkt dat voor het Rembrandttracé voor 22 woningen een hogere waarde dient te worden aangevraagd. Voor de woningen waar een hogere waarde voor verleend moet worden, moet een gevelmaatregelenonderzoek plaatsvinden om het geluidniveau binnen te garanderen. Voor alle genoemde woningen is onderzocht of het mogelijk is om traditionele maatregelen te treffen aan de bron (stil wegdek) en in de overdracht (schermen). Uit het onderzoek blijkt dat de traditionele bronmaatregelen (stil asfalt) vanwege de ligging van woningen nabij kruispunten stuiten op bezwaar ten aanzien van de technische levensduur. Een stil wegdek kan niet worden toegepast op kruispunten of rotondes. Door het wringende verkeer gaat het asfalt sneller kapot en neemt de akoestische werking sterk af. Ook overdrachtsmaatregelen (zoals een relatief laag scherm) leiden niet tot het volledig wegnemen van de overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde vanwege het feit dat de woningen relatief dicht bij de weg liggen.

Conclusie

Het akoestisch onderzoek behorend bij het ontwerpbestemmingsplan is aangepast aan de laatste wijzigingen van het wegontwerp.

15.4 Voorkeursalternatief

Daarnaast deelt de weg een compacte stad in delen zoals we bij de Steinhagenseweg nu al kunnen ervaren. Een echte randweg waarbij de brug verder richting westen komt te liggen. Weliswaar wordt dan de polder Barwoutswaarder doorkruist maar door de weg enigszins verdiept aan te leggen blijft de horizon vervuiling en de geluidsoverlast tot een minimum beperkt. Zeker zullen getalsmatig minder inwoners overlast ervaren en de gezondheidseffecten zullen voor de inwoners vermoedelijk tot nul worden gereduceerd.

Reactie gemeente

Voor de reactie op de tracékeuze wordt verwezen naar inspraakreactie nummer 9.

De inpassing van de Rembrandtbrug en het daarbij behorende tracé tussen de Rembrandtlaan en de Hollandbaan zorgt, in tegenstelling tot een verdeling van de stad, juist voor een verbinding van een aantal noordelijke en zuidelijke groene (infra-)structuren in Woerden West. Waar het bedrijventerrein eerder een barrière vormde tussen deze structuren, ontstaat er een nieuwe ruimtelijke connectie tussen de noordelijke en zuidelijke landschappelijke structuren.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

16. Inspreker 16

16.1 Participatie

Het gevoel leeft dat de Gemeente de input van de bewoners naast zich neerlegt. Van participatie en/of inspraak is geen sprake. Daarbij wordt er door de Gemeente, naar het lijkt, bewust foutieve informatie tijdens de informatie bijeenkomsten verspreid. Er worden dus momenten t.b.v. inspraak georganiseerd, maar dit wordt door bewoners niet zo ervaren doordat er niets mee gedaan wordt en er tijdens de informatie bijeenkomst(en) informatie wordt verspreid welke niet correspondeert met de plannen en onderzoeken zoals deze er liggen.

Tijdens de informatie bijeenkomst (d.d. 28-04-2021) is door de Gemeente aangegeven dat de volledige Hollandbaan onderdeel is van het plan en er maatregelen genomen gaan worden om hinder voor de bewoners van de Stromenlaan en Essenlaan te beperken.

Reactie gemeente

Wij betreuren het te horen dat u het gevoel heeft dat er niet naar u wordt geluisterd. Wij houden de omgeving op de hoogte van de ontwikkelingen rondom de nieuwe brug via de website www.brugwoerdenwest.nl. Hierop kunt u alle openbare informatie terugvinden. Tijdens de informatieavond bij de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan is daarnaast zo goed mogelijk geprobeerd u inzicht te geven in de voorgenomen plannen, zoals deze in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Naar ons weten is er tijdens de informatiebijeenkomst geen onjuiste informatie gedeeld.

In oktober 2020 is door de gemeenteraad van Woerden een motie aangenomen. In de motie heeft de Raad het college verzocht om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de ervaren overlast langs de Hollandbaan ter hoogte van het kruispunt Hollandbaan – Waardsebaan te beperken. In dit kader voert de gemeente onderzoek uit. In dit kader zijn wij nog in overleg met omgeving van de Hollandbaan.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

16.2 Onderzoek Hollandbaan

Nu blijkt dat;

1. Er is nooit onderzoek (naar de verkeersdrukke, geluidsproductie en fijnstofuitstoot) gedaan naar dit gedeelte van de Hollandbaan. In tegenstelling tot wat bij de bijeenkomst is gezegd. Tijdens de bijeenkomst is aangegeven dat al deze onderzoeken zijn uitgevoerd en dat op basis van deze onderzoeken geen hinder zal ontstaan.

2. Er worden in het huidige plan geen maatregelen genomen om bewoners van de Stromenlaan en Essenlaan tegemoet te komen, ondanks dat dit wel is toegezegd tijdens de benoemde informatie bijeenkomst. Volgens Gemeente is hiertoe zelfs besluit genomen door de Gemeente Raad.

Hollandbaan

De Hollandbaan (tussen Stromenlaan en Essenlaan) valt volledig buiten de scope van het plan. Terwijl juist dit stuk de weg is waar al het verkeer samenkomt. Daarnaast is dit stuk weg aan weerszijde omsloten door tuinen van bewoners, wat maakt dat juist hier geluid-, verkeers- en fijnstofhinder gaat worden ondervonden door bewoners. Dit gebied had onderdeel moeten zijn van het plan en de onderzoeken. Op deze wijze is uitvoering vragen om problemen / klachten / hinder / planschade.

Reactie gemeente

1. Voor de verschillende milieu- en haalbaarheidsonderzoeken ten behoeve van de gebiedsontwikkeling is op basis van wettelijke voorschriften een onderzoeksgebied vastgesteld. Dit is vaak breder dan het plangebied waarop het bestemmingsplan van toepassing is.

Voor het akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder is een berekening gemaakt van de akoestische effecten van de realisatie van het Rembrandtbrugtracé en de effecten als gevolg van de fysieke wijzigingen van enkele wegen (aansluitingen). Hierbij is het onderzoeksgebied opgesteld conform de Wet geluidhinder. De resultaten daarvan zijn terug te vinden in het uitgevoerde akoestisch onderzoek dat als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen.

Wel heeft er, in het kader van de eerder genoemde motie, aanvullend een akoestische beoordeling van het effect van geluidreducerende maatregelen plaatsgevonden (grofweg) ter hoogte van de kruising van de Hollandbaan en de Waardsebaan. De uitkomsten daarvan zijn gedeeld met de bewonersgroep welke daarvoor in gesprek is met de gemeente Woerden.

2. In de motie heeft de Raad het college verzocht om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de ervaren overlast langs de Hollandbaan ter hoogte van het kruispunt Hollandbaan – Waardsebaan te beperken. In dit kader voert de gemeente onderzoek uit. In dit kader zijn wij nog in overleg met omgeving van de Hollandbaan.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

16.3 Verkeersproblematiek

Volgens de website moet er een verkeersprobleem worden opgelost. Met huidige plannen gebeurt dit niet. Al het verkeer wordt verzameld en moet via één weg (Hollandbaan) Woerden verlaten, daar waar dit voorheen twee wegen waren (Hollandbaan en Boerendijk). Dit betekent dat verkeersdruk gaat gecentreerd worden op één weg i.p.v. twee wegen. Dit betekent logischerwijs meer verkeersproblematiek.

Reactie gemeente

De voorgenomen ontwikkeling zorgt voor een extra brug over de Oude Rijn. Het Rembrandtbrugtracé loopt over het bedrijventerrein Barwoutswaarder en ontlast de route Rembrandtlaan - Boerendijk en creëert een robuuster verkeersnetwerk in Woerden West. De plannen zorgen juist voor een extra verbinding over de Oude Rijn, waardoor niet al het verkeer op één route wordt geconcentreerd. In de verkenningsfase van dit project is gerekend met het meest actuele verkeersmodel van dat moment, zoals gebruikelijk is. Begin

2021 zijn nieuwe verkeersmodelberekeningen uitgevoerd voor de jaren 2027 en 2036, waarbij het wegennet is geactualiseerd. Op de afzonderlijke wegvakken zijn kleine afwijkingen met het vorige verkeersmodel. Deze leiden niet tot andere conclusies en zorgen voor vergelijkbare effecten. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt dat in 2036 ongeveer 8.200 motorvoertuigen per etmaal via de Rembrandtbrug gaan rijden. Het aanleggen van een brug op deze locatie leidt tot een afname van circa 6.200 motorvoertuigen op de Boerendijk en circa 5.500 op de Jozef Israëlslaan, een reductie van ongeveer 40% ten opzichte van de situatie in 2036 zónder extra brug over de Oude Rijn.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

16.4 Verkeersveiligheid

Door al het verkeer over de Hollandbaan te ontsluiten wordt de rotonde (kruising Hollandbaan – Molenvlietbaan, bij de Gamma) drukker (hogere verkeersintensiteit). Dit terwijl veel bewoners/ kinderen vanuit Molenvliet hier de weg moeten kruisen om naar school / stad / sport etc. te gaan. Hierbij kruisen er meer fietsers met auto's dan in de huidige situatie wat mogelijk gevaarlijkere verkeerssituaties met zich mee brengt. Alternatief plan Rondweg door het weiland i.p.v. door de wijk zodat omwonende hier geen last van hebben (lees geluidsoverlast, fijnstof, verkeershinder etc.).

Reactie gemeente

De rotonde bij Hollandbaan – Molenvlietbaan is een drukke rotonde. Momenteel voert de gemeente extra onderzoek uit naar een goede inrichting van dit kruispunt om de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te borgen. Dit kruispunt maakt geen onderdeel meer uit van dit bestemmingsplan, maar maakt wel deel uit van het grotere project. Zie voor een uitgebreide uitleg het kopje B 'Belangrijke wijzigingen ontwerpbestemmingsplan'.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

17. Inspreker 17

17.1 Wegontwerp

Bezwaar (inspraak) tegen verkeersader midden door dit woondeel in plaats van via de rand van Woerden:

- Zonder een westelijke randweg wordt deze verkeersader een drukke route voor o.a. vrachtverkeer (huidige inschatting toename verkeer ligt al op +20%).
- Wat is de status van de plannen met betrekking tot de aanleg van een westelijke randweg, en waar ligt dit vastgelegd/is dit gewaarborgd?
- Hoe borgen we dat niet te veel vrachtverkeer deze route gaat gebruiken, bijvoorbeeld ook voor de bevoorrading van winkelcentrum Tournoysveld en voorkomen we dat de bedrijven in de Schilderswijk via deze route gaan rijden? (o.a. Bosrand, BMN, Action, Jumbo, bedrijven in en om Zegveld/Nieuwerbrug).

- Wat is de verwachting van geluid en vervuiling van luchtkwaliteit bij bevoorrading door vrachtverkeer, ook in de nachtelijke uren als er geen omgevingsgeluiden zijn? Wat te doen bij overlast in de nacht: verbod of tijdbeperking?
- Betreft zo een verplaatsing van huidige overlast en doorstromingsprobleem van Boerendijk naar Hollandbaan.

Reactie gemeente

- Westelijke randweg: zie inspraakreactie nummer 9, onder 'westelijke randweg'.
- Geluid en luchtkwaliteit: In zowel het akoestische onderzoek als het onderzoek naar de stikstofdepositie zijn meerdere factoren meegenomen, o.a. emissie door vrachtverkeer. De onderzoeksresultaten kunt u teruglezen in de bijlagen bij de toelichting op het bestemmingsplan. Voor een uitgebreider antwoord over het onderwerp geluid, zie inspraakreactie nummer 15.
- Voor stikstof en luchtkwaliteit verwijzen wij u graag naar inspraakreactie nummer 11.
- Door de voorgenomen ontwikkeling nemen de verkeersintensiteiten op de Hollandbaan tussen het Rembrandttracé en de Waardsebaan toe, maar zorgen niet voor een doorstromingsprobleem. Het Rembrandttracé en de Rembrandtbrug zorgen voor een betere verdeling van het verkeer en zorgen voor een ontlasting van omliggende routes. Daartegenover staat dat de intensiteiten op de Rembrandtlaan, de Jozef Israëlslaan en Boerendijk afnemen. Door de afname van de verkeersintensiteiten neemt hier de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming toe. Per saldo is er sprake van een verbetering.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

17.2 Wegontwerp

Bezwaar (inspraak) tegen het realiseren van een kruispunt met verkeerslichten in plaats van de huidige rotonde aan Hollandbaan-Hollandbaan.

- Veroorzaakt (extra) geluidsoverlast in huis en in de tuin van direct omwonenden (draaiende motoren en optrekken van de auto's in plaats van geleidelijk doorstromend verkeer).
- Bederft woongenot in de woonerfopzet van dit gedeelte van de wijk Molenvliet.
- Neemt meer ruimtebeslag in hetgeen schade brengt aan de groene, fijne leefomgeving.
- Geluidsbelasting voor woningen waaronder Waaloord 54 is niet conform bouwbesluit.
- Vermeerdering uitstoot van gassen en stikstof als gevolg van toename (wachtend) verkeer en vrachtverkeer.
- Verslechtering van de luchtkwaliteit in een woonerfomgeving.
- Wat is er geleerd van de renovatie kruising Hollandbaan-Waardsebaan? Gevolgen voor de omwonenden in beeld gebracht (lees over leefbaarheid herstellen?!) en oplossingen meegenomen in het voorontwerp c.q. oplossing kruispunt Hollandbaan - Hollandbaan?
- Waardedaling van de woning, waardoor planschade ontstaat.

- Draagt niet bij aan een hoogwaardig fietsroutenetwerk en gemak voor fietsverkeer.

Reactie gemeente

Wij verwijzen u voor de reactie naar de inleiding van deze nota “B. Belangrijkste wijzigingen bestemmingsplan” over de aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan betreffende het kruispunt. Daarnaast verwijzen wij u ook naar inspraakreactie nummer 3, voor het onderwerp fietsverkeer.

De gemeente heeft vanuit het traject Hollandbaan-Waardsebaan geleerd dat er meer aandacht moet zijn voor de impact op de leefomgeving van aanpassingen aan de weginfrastructuur op de directe omgeving en de wijze waarop verwachtingen daarover in het proces worden gecommuniceerd.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

17.3 Groen

Bezwaar (inspraak) tegen het weghalen van het (hoge) groen (bomen en groenstroken) en het aanbrengen van steen, beton en asfalt:

- Negatieve invloed op het woongeluk en de gezondheid van mens en dier.
- Minder groen in woonomgeving heeft negatieve invloed op klimaat, hitte in de stad en afvoermogelijkheden van (hemel)water.
- Verslechtering van de luchtkwaliteit in een woonerfomgeving.

Reactie gemeente

- Er gaat groen verloren door de realisatie van het project, maar daarnaast wordt er ook nieuwe beplanting opgenomen. De nieuwe ontsluiting introduceert een groene uitstraling over het bedrijventerrein, aansluitend op de groene kwaliteit van de Rembrandtlaan en de Hollandbaan. De groene schakel, voorzien van beplanting vormt hiermee een nieuwe groene noord-zuidverbinding in Woerden. Schaduw gevende bomenrijen langs de langzaam verkeersroute zorgen daarnaast voor een aangenaam fiets en wandelklimaat.
- Toenemende regenwateroverlast en hittestress leggen allebei een ruimteclaim op het bedrijventerrein. Als deze bij de herinrichting niet meegenomen worden zal dat in toenemende mate schade op kunnen leveren voor de gemeente en zittende ondernemers. De principes voor herinrichting zijn daarom gericht op het ontharden en het toepassen van waterdoorlatende materialen om waar mogelijk water te kunnen laten infiltreren alvorens het riool overbelast is bij piekbuien. Daarnaast zorgt het aandeel onverhard oppervlak ook voor een vermindering van hittestress in het gebied. In de toelichting bij het bestemmingsplan is een verantwoording opgenomen van de watercompensatie. Hieruit blijkt dat wordt voldaan aan de eisen van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.
- Luchtkwaliteit: zie het bovenstaande antwoord bij '17.1 Wegontwerp', onder 'Geluid en luchtkwaliteit'.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

17.4 Herstructurering bedrijventerrein

Bezwaar (inspraak) tegen mogelijke gevolgen van deze verkeersaanpassing bij herstructurering van bedrijventerrein Barwoutswaarder.

- Betekent deze (hoofd)ontsluitingsweg ook een aanpassing in bestemming c.q. invulling van het bedrijventerrein; komen er meer en/of andere functies?
- Wat is het toekomstplan voor dit bedrijventerrein? vestigingsbeleid? waar staat dit beschreven en gaat het hier om voornemen of is dit al een besluit? Hoe borgen we dit met elkaar?
- Blijven huidige verkeersstromen (inritten en uitritten zoals bij de Gamma en het Afvalbrengrstation) op de bestaande locaties?

Reactie gemeente

- Het bestemmingsplan Rembrandtbrug maakt alleen een nieuwe verkeersontsluiting en brug mogelijk. Het bestemmingsplan maakt niet de realisatie van meer bedrijven op het bedrijventerrein mogelijk.
- Het bestemmingsplan ziet niet op de toekomstplannen van het bedrijventerrein Barwoutswaarder. Wel wordt het nieuwe tracé op een duurzame wijze ingericht om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te bevorderen.
- Wat betreft de verkeersstromen: de verkeersstromen bij de Gamma wijzigen niet. Mogelijk wordt bij de uitrit van de gemeentewerf verplicht rechts afslaan in gevoerd. Bij de rotonde kan dan worden gekeerd richting het centrum van Woerden. Dit voorkomt wachtrijen en gevaarlijke oversteekmomenten.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

17.5 Participatie

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar (inspraak) tegen het voorontwerp-bestemmingsplan project Rembrandtbrug. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het voorontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, maar grondiger onderzoek te laten doen naar alternatieve oplossingen waarbij een leefbare, gezonde en veilige woonomgeving blijft/wordt gerealiseerd rondom de kruising Hollandbaan en het bedrijventerrein Barwoutswaarder en een goede, toekomstbestendige hoofdontsluitingsweg wordt gerealiseerd voor Woerden.

Reactie gemeente

De participatie zoals deze is opgezet gedurende de onderzoeksfase van het project, is in licht gewijzigde vorm voortgezet gedurende de ruimtelijke procedure. De gemeente Woerden vindt het namelijk belangrijk dat belanghebbenden goed bij projecten betrokken blijven. Voor het project Rembrandtbrug betekent dit dat de omgeving ook bij het opstellen van het brugontwerp en het wegontwerp is betrokken door middel van informatiebijeenkomsten en door de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Wij willen u erop wijzen dat het in

deze fase van het project (het voorontwerpbestemmingsplan) alleen gaat om inspraak. Er is nog geen sprake van zienswijzen en bezwaar.

Als later in het traject het officiële bestemmingsplan ter inzage ligt, kunt u daartegen zienswijzen indienen. Het online participatieplatform www.brugwoerdenwest.nl blijft hiervoor het centrale informatiepunt.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

18. Inspreker 18: Gezamenlijke inspraakreactie

18.1 Geluid

Het voorgestelde plan 'Rembrandtbrug' lost niet het probleem op van de uitstoot en geluidsoverlast van de Rembrandtlaan, J. Israelslaan en Boerendijk wat één van de doelen van dit project is. Dit project verlegt het probleem slechts naar de bewoners van: Barwoutswaarder, Waaloord, Amsteloord, Stromenlaan, De Dieze, Essenlaan en de Eikenlaan. Het is de gemeente ruimschoots bekend dat er nu al geluidsoverlast is om en nabij de Hollandbaan, waarbij de gemeente helaas niet actief handelt om dit probleem op te lossen. Na de reconstructie van de kruisig Hollandbaan-Waardsebaan is de geluidsoverlast alleen maar toegenomen. Zoals uit de geluidsberekening van het plan 'Rembrandtbrug' blijkt, zal dit probleem alleen maar nog groter worden.

Reactie gemeente

Zie inspraakreactie nummer 15.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

18.2 Het ALARA-principe

De gemeente geeft in haar beleid aan dat ze het ALARA principe toepast om overlast zoveel als mogelijk is te verminderen. Ook heeft de gemeente zichzelf opgelegd dat ze een inspanningsverplichting heeft en zelfs eisen heeft opgelegd wanneer hogere waarden moeten worden vastgesteld. Uit de stukken blijkt dat de gemeente hier geen enkele invulling aan geeft.

Reactie gemeente

Binnen de gemeente Woerden is een gemeentelijk beleid opgesteld waarin voorwaarden zijn gegeven voor het verlenen van een hogere waarde. In het beleidsstuk "2016-11-ambtelijk concept-beleidsregel hw wgh woerden" staat dat dit alleen geldt voor nieuwe woningen of vervangende nieuwbouw. Voor bestaande woningen geeft het beleid aan dat er geen nadere eisen voor een hogere waarde zijn vastgesteld. Aanvullend wordt aangegeven dat er een inspanningsverplichting is wanneer een bestaande woning wordt vervangen door een nieuwe woning. In die situaties wordt een inspanningsverplichting verwacht voor het creëren van een geluidluwe zijde. Dat is binnen dit onderzoeksgebied niet aan de orde.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

18.3 Planschade

Het woongenot in de woonwijken en straten die eerder genoemd zijn in deze zienswijze, en dan met name voor bewoners langs en nabij de Hollandbaan, zal door dit plan afnemen en het gebruik van de tuin is zelfs uit te sluiten. Hierdoor treedt planschade op.

Reactie gemeente

Een verzoek om planschade kan worden ingediend op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

18.4 Advies GGD

De GGD adviseert in haar rapport: GGD-richtlijn medische milieukunde: omgevingsgeluid en gezondheid, RIVM rapport 2019-177, dat omgevingsgeluid niet hoger mag zijn dan 50 dB Lden. Boven dit geluidsniveau neemt het risico op gezondheidsschade toe. De gemeente neemt geen enkele maatregel dan alleen juridische handelingen om de waarden boven de 50 dB vast te kunnen stellen. Hiermee neemt de gemeente een (bewust) risico op de gezondheid van haar inwoners.

Reactie gemeente

De huidige wet en regelgeving is tot stand gekomen na uitvoerig onderzoek naar hinder van geluid op omwonenden. De hinder en de daarbij behorende geluidsbelastingen hebben hun plek gevonden in de te hanteren voorkeursgrenswaarden binnen de Wet geluidhinder. Deze grenswaarden hebben op dit moment een formele status. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek voldoet aan de eisen uit de Wet geluidhinder. Andere richtlijnen / richtwaarden horen niet tot het formele toetsingskader.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

18.5 Structuurvisie

In de ruimtelijke structuurvisie van de gemeente is de volgende kernambitie opgenomen: alle kernen ook in de toekomst leefbaar en aantrekkelijk: dat betekent investeren in de bestaande woon- en werkgebieden. Daar wordt met dit plan geen invulling aan gegeven. Sterker nog: Voor bewoners aan en nabij de Hollandbaan gaat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid er alleen maar op achteruit met dit plan.

Reactie gemeente

De voorgenomen ontwikkeling zorgt voor een robuuster verkeersnetwerk in Woerden West. Daarmee wordt de doorstroming in dit gedeelte van Woerden verbeterd. Dit is een positieve ontwikkeling voor de weggebruikers (waaronder uiteraard ook de omwonenden). Daarnaast wordt door middel van de verschillende milieu- en haalbaarheidsonderzoeken aangetoond dat bij de woningen in de omgeving wordt voldaan aan de gestelde wettelijke eisen. Daar waar dat niet het geval is, zoals bij een aantal woningen op grond van het akoestisch onderzoek, worden indien mogelijk aanvullende maatregelen getroffen. Voor de Hollandbaan geldt dat als gevolg van de aanleg van de Rembrandtbrug de verkeersintensiteiten op het

gedeelte van de Hollandbaan tussen de Kuipersweg/nieuwe tracé en de Molenvlietbaan toenemen met circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal (+18%). Op het gedeelte tussen de Molenvlietbaan en Waardsebaan is de toename circa 2.300 motorvoertuigen per etmaal (+23%). Het geluid langs de Hollandbaan neemt hierdoor toe met ongeveer 1 dB ten opzichte van de huidige situatie.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

18.6 Verkeersveiligheid

Een kruising met verkeerslichten is met alle kruisende fietsers in de ochtend geen verkeersveilige oplossing. Veel fietsers, waaronder jongeren en scholieren, maken meerdere malen per dag gebruik van deze kruising. Een kruising Hollandbaan-Molenvlietbaan met verkeerslichten zal de doorstroming vanuit de woonwijken nadelig beïnvloeden en het stilstaande verkeer zorgt voor extra uitstoot.

Reactie gemeente

De plangrenzen van het ontwerpbestemmingsplan zijn inmiddels gewijzigd, waardoor het kruispunt Hollandbaan - Molenvlietbaan buiten de scope van het bestemmingsplan valt. Wel wordt nog onderzoek gedaan naar een goede inrichting van dit kruispunt die bijdraagt aan het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het inleidende stuk over de wijziging van het plangebied.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

18.7 Stikstof en luchtkwaliteit

De stikstofdepositie is niet correct opgenomen in de rapportages.

Reactie gemeente

Het stikstofonderzoek is opnieuw doorgerekend met de laatste stand van zaken qua ontwikkeling op het vakgebied. Hiermee voldoet het onderzoek aan de gestelde eisen op het gebied van de stikstofdepositie.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

18.8 Voorkeursalternatief

Naast deze zienswijze wordt de gemeente dringend verzocht het project Westelijke Randweg weer actief te bekijken. Deze is gesneuveld om politieke redenen en de nadelige gevolgen van het vervangende plan Rembrandtbrug worden bij de bewoners neergelegd die hiermee het onderspit delven.

Reactie gemeente

Voor een uitleg over de keuze voor de westelijke randweg wordt u verwezen naar inspraakreactie 9. Daarnaast is de randweg opgenomen in de gemeentelijke omgevingsvisie waarin deze na 2030 weer op de agenda komt.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

19. Inspreker 19

19.1 Privacy

Hierbij dienen wij een inspraakreactie in m.b.t. het voorgenomen plan van de Rembrandtbrug en daarbij de wijziging in de verkeersinrichting. Tot onze grote verbazing lezen wij dat het kruispunt Hollandbaan-Molenvlietbaan een kruispunt met verkeerslichten zou moeten worden. Wij wonen aan deze weg en zijn hier absoluut niet blij mee. Wij maken ons grote zorgen dat er straks constant meerdere auto's en vrachtauto's voor dit kruispunt staan te wachten zodat wij geen privacy meer hebben in onze achtertuin.

Reactie gemeente

De plangrenzen van het ontwerpbestemmingsplan zijn inmiddels gewijzigd, waardoor het kruispunt Hollandbaan - Molenvlietbaan buiten de scope van het bestemmingsplan valt. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het inleidende stuk over de wijziging van het plangebied.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

19.2 Geluid

Het geluidsoverlast wat dit meebrengt, de hele dag én nacht remmende en optrekkende auto's en vrachtauto's. Het is nu soms al niet te doen om rustig in de tuin te zitten.

Reactie gemeente

Voor de volledige reactie van de gemeente over dit onderwerp verwijzen wij u naar inspraakreactie nummer 15.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

19.3 Luchtkwaliteit

Ook maken wij grote zorgen om alle uitlaatgassen wat dit met zich meebrengt.

Reactie gemeente

Voor de volledige reactie over het onderwerp stikstofuitstoot en luchtkwaliteit wordt u verwezen naar inspraakreactie nummer 11 onder 11.3.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

19.4 Verkeersintensiteit

Dit plan is bedacht om de verkeersdrukke op de Boerendijk te verminderen, maar zoals het er nu naar uitziet is dit het probleem verleggen qua verkeersdrukke. Nu worden de bewoners in

het gebied Barwoutswaarder, Waaloord, Amsteloord, Stromenlaan, De Dieze, Essenlaan en Eikenlaan met deze verkeersdrukte opgescheept. Lijkt ons niet de bedoeling.

Reactie gemeente

Voor de volledige reactie van de gemeente over het onderwerp 'verkeer' wordt u verwezen naar inspraakreactie nummer 16, onder 16.3 en 16.4.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

19.5 Voorkeursalternatief

De beste optie zou zijn een verbindingsweg vanaf de Rembrandtbrug richting Hollandbaan/Gildenweg en dan vanaf de Hollandbaan richting Barwoutswaarder doortrekken naar de parallelweg langs de snelweg A12, de Burgemeester van Zwietenweg. Daarmee zou iig al het vrachtverkeer wat bij bedrijventerrein Barwoutswaarder moet zijn direct van en naar de snelweg geleid kunnen worden. Dit scheelt al heel veel overlast. En met dit plan kan de rotonde bij de Gamma 'gewoon' rotonde blijven (bespaart ook heel veel geld). Wij gaan er vanuit dat u nog eens naar dit project zou willen kijken en ook tot de conclusie komt dat de Westelijke Randweg nog steeds de beste optie is.

Reactie gemeente

De voorgenomen ontwikkeling kent een lange projectgeschiedenis. Hierin zijn verschillende varianten tegen elkaar afgewogen. De voorgenomen variant van de Rembrandtbrug is daaruit als beste variant naar voren gekomen. Hierover is in de voorgaande projectgeschiedenis al besloten op basis van het doorlopen van een uitgebreide verkenningsfase. Voor de uitgebreide verslaglegging van deze fase wordt verwezen naar de "Eindrapportage, Project Brug Woerden-West d.d. augustus 2020" die u op de website www.brugwoerdenwest.nl kunt terugvinden. Voor meer informatie over het thema westelijke randweg zie ook inspraakreactie nummer 9.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20. Inspreker 20

20.1 Voorkeursalternatief

Het project 'Rembrandtbrug' is de minst goede oplossing waarvoor de gemeente gekozen heeft. Er is een andere oplossing die voor de bewoners in het plangebied veel beter is, zowel op het gebied van verkeersveiligheid, uitstoot en geluidsoverlast, en waarschijnlijk minder geld kost, te weten de Westrandweg. Over deze Westrandweg wordt al tientallen jaren gesproken en hiervoor zijn reeds gronden in het bezit van de gemeente. Deze randweg was reeds in 2009 onderdeel van het BRAVO-project, een samenwerkingsproject tussen de gemeente Woerden, Provincie Utrecht en Rijkswaterstaat. Voor dit BRAVO-project is onder andere een MER-rapportage opgesteld. Een groot deel van deze wegen is gerealiseerd, maar de gemeente woerden heeft nu zelfstandig besloten de westelijke randweg niet uit te voeren. Hiermee komt de optimale benutting van de weg parallel aan de A12 tussen Woerden en Driebruggen niet uit de verf.

Ook tijdens eerdere inspraakavonden bleek dat zo goed als alle sprekers de Rembrandtbrug een slecht alternatief vonden en pleiten allemaal voor de westelijke randweg. De keuze voor het huidige plan is niet ingegeven om een juist besluit voor de burgers te nemen, maar het politiek overeenstemming tussen de collegepartijen, waarbij de belangen en gezondheid van de Woerdense burger het onderspit hebben moeten delven. Hier kan, en moet, op terug gekomen worden.

Reactie gemeente

De verkeersafwikkeling in Woerden West is al langer onderwerp van gesprek. In 2017 heeft de raad opdracht gegeven om vergelijkend onderzoek uit te voeren naar de verschillende varianten voor een westelijke randweg. Besloten is dat er vooralsnog geen westelijke randweg komt, maar dat wordt ingezet op het verlichten van de verkeersintensiteiten op de route Rembrandtlaan-Boerendijk en het robuuster maken van het verkeersnetwerk door een extra brug aan te leggen over de Oude Rijn en die aan te sluiten op de Hollandbaan. Hierover is in de voorgaande projectgeschiedenis besloten en de westelijke randweg wordt in dit project dus ook niet gerealiseerd. Voor een uitgebreidere uitleg wordt verwezen naar de "Eindrapportage, Project Brug Woerden-West d.d. augustus 2020" dat u op de website www.brugwoerdenwest.nl kunt terugvinden.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.2 Structuurvisie

De gemeente heeft in de structuurvisie vijf kernambities geformuleerd als leidraad voor ontwikkelingsrichting. Met dit plan wordt niet voldaan aan de derde kernambitie: alle kernen ook in de toekomst leefbaar en aantrekkelijk: dat betekent investeren in de bestaande woon- en werkgebieden. Dit plan verslechtert voor de bewoners in het plangebied maar ook daarbuiten de leefbaarheid en aantrekkelijkheid. Met dit plan wordt niet geïnvesteerd in het bestaande woongebied.

De visie op de wijk Molenvliet is meer groen en het beperken van overlast van de randwegen. Het plan Rembrandtbrug draagt hier niet aan bij, sterker nog, het doet afbreuk aan deze visie.

Reactie gemeente

Zie inspraakreactie nummer 18, onder 18.5 'structuurvisie'. Daarnaast kunt u een uitgebreid antwoord lezen over de groenstructuur bij inspraakreactie nummer 23.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.3 M.E.R.-beoordeling

In hoofdstuk 4.1 van het document 'Toelichting Bestemmingsplan' wordt gesteld dat er geen m.e.r. beoordeling aan de orde is, omdat gebleken is dat de effecten niet van dien aard zijn dat deze nodig is. Uit de verkregen informatie is echter niet te halen of dit inderdaad correct is. De afweging dient daarom duidelijker toegelicht te worden om de bewering te

onderbouwen. Dit is met name aan de orde bij het akoestisch onderzoek, waarop ik verder in deze zienswijze zal ingaan.

Reactie gemeente

Voor de realisatie van het Rembrandtbrugtracé zijn in het bestemmingsplan de relevante milieu- en omgevingsaspecten zorgvuldig afgewogen. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. De afzonderlijke milieu- en omgevingsaspecten zijn in hoofdstuk 4 van de toelichting van het bestemmingsplan en de bijgevoegde onderzoeken beoordeeld. Uit de verschillende beoordelingen blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor de voorgenomen ontwikkelingen.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.4 Geluidsoverlast

Doel van het project is onder andere het versterken van het verkeersnetwerk in Woerden. Bijkomend doel is het verminderen van het verkeer op de Rembrandtlaan, J. Israelslaan en Boerendijk i.v.m. overlast van geluid en uitstoot. Het project Rembrandtbrug is hier geen oplossing voor. Door de toename van het verkeer op de Hollandbaan wordt het probleem van geluid en uitstoot verplaatst naar een ander deel van Woerden. Nu reeds zijn er vele klachten over geluidsoverlast van de Hollandbaan, zoals blijkt uit raadvragen en krantenartikelen. Het wijkplatform Molenvliet en een vertegenwoordiging van bewoners uit Molenvliet heeft reeds diverse gesprekken met de gemeente gevoerd over de geluidsoverlast die de Hollandbaan veroorzaakt. Dit heeft tot op heden tot niets geleid. De recente reconstructie van de kruising Hollandbaan - Waardsebaan heeft alleen maar tot een toename geleid van geluidsoverlast en klachten van bewoners van bijvoorbeeld de Essenlaan en De Dieze. De gemeente heeft inmiddels door Witteveen & Bos onderzoek laten doen om de geluidsoverlast terug te dringen. Het plan 'Rembrandtbrug', zal leiden tot extra verkeer op deze kruising en dus tot nog meer overlast voor omwonenden en nog meer klachten. Dit moet je als gemeente niet willen.

De gemeente is verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon - en leefklimaat. Dit plan zal daaraan niet aan bijdragen gelet op de extra uitstoot en geluid ten gevolge van dit project voor bewoners langs de Hollandbaan. De gemeente komt hier haar plicht voor een aanvaardbaar woon-en leefklimaat niet na.

Reactie gemeente

Voor een uitgebreide uitleg over geluidsoverlast wordt u verwezen naar inspraakreactie nummer 15. Voor de nasleep van de reconstructie van het kruispunt Hollandbaan – Waardsebaan loopt een apart proces.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.5 Verkeersveiligheid

In het plan wordt de rotonde Hollandbaan - Molenvlietbaan vervangen door een kruising met verkeerslichten. Dit zal de verkeersveiligheid niet ten goede komen. In de ochtend zijn er grote stromen fietsers die uit de woonwijken via de rotonde Woerden in fietsen onderweg

naar school of werk. Hoewel de gemeente vanwege de Corona geen tellingen heeft gedaan, kan ik uit ervaring aangeven dat dit een groot aanbod is. De fietsers hebben nu voorrang en kunnen doorfietsen. Gelet op de hoeveelheid autoverkeer op de kruising in de spits na realisatie van het plan Rembrandtbrug, zal de 'roodtijd' van het verkeerslicht voor de fietsers dusdanig lang zijn, dat er zich filevorming van fietsers zal plaatsvinden. Wanneer het licht dan op groen gaat, zal de 'groentijd' dusdanig lang moeten zijn dat het opstelvak van de fietsers ontruimd kan worden. Wanneer de tijd te kort is, leert de ervaring dat de fietsers door rood blijven fietsen (zie ook de kruising Hollandbaan - Waardsebaan) en krijgen de auto's groen licht. Dit zal tot verkeersgevaarlijke situatie leiden. Hierdoor is een kruising met verkeerslichten vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid dan ook niet gewenst. Een alternatief zou zijn het doorgaande verkeer op de Hollandbaan af te wikkelen door middel van een verdiepte ligging onder de Molenvlietbaan door. Dit komt zowel de veiligheid als de geluidsoverlast ten goede.

Een andere optie is het verkeer dusdanig door Woerden te leiden dat het aanbod op de kruising dusdanig zal afnemen, dat de huidige rotonde het verkeer wel kan afwikkelen. Nu wordt getracht zoveel mogelijk van de Boerendijk naar de Hollandbaan te leiden via de Molenvlietbaan. Echter de Boerenwijk heeft dezelfde functie als de Hollandbaan en daarom hoeft er geen onderscheid aangebracht te worden in de afwikkeling van het verkeer. Dit is nu echter wel aan de orde, omdat het plan erop gericht is het verkeer op de Boerendijk te verminderen. Hiermee worden de wegen anders benaderd en wordt een rotonde onnodig aangepast naar een kruising.

Reactie gemeente

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de inleidende tekst onder "B. Belangrijkste wijzigingen bestemmingsplan". Daarnaast verwijzen we naar inspraakreactie 16, onder 16.3 en 16.4. Hierin wordt verkeersveiligheid nogmaals toegelicht.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.6 Akoestisch onderzoek

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er woningen afgebroken moeten worden in verband met de geluidsoverlast ten gevolge van dit plan en dat er voor diverse woningen hogere grenswaarden aangevraagd moeten worden. Dit is het gevolg van de resultaten uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek. Bij de uitkomsten van dit akoestisch onderzoek zijn enkele vraagtekens te plaatsen.

- **Toename 1 dB bij een toename 23%:** Volgens het akoestisch onderzoek is er een toename van ongeveer 1 dB bij een toename van 23% van het verkeer. Dit zou betekenen dat een toename van 3.200 auto's per etmaal, deze slechts 1 dB extra geluid produceren. Dit roept vraagtekens op.
- **RIVM:** Het onderzoek berekent ook waarden op mijn woning in het jaar 2023. Volgens het rapport zou dat voor mijn woning rond de 45 dB bedragen. Wanneer ik mijn woning invoer op de website van het RIVM (https://geluid.rivm.nl/geluid/geluidbel_maps.php) geeft deze een geluidsbelasting aan van Lden van tussen de 61 en 65 dB. Het betreft hier een indicatie, maar het

verschil is te groot met de waarde in het rapport. Het verschil in beleving is een factor 2 a 3 in het geluid. De waarde van het RIVM is een cumulatieve waarde en betreft meer dan alleen verkeerslawaaï. Ook het geluid van rail-en vliegverkeer en industrie worden meegenomen. Het akoestisch onderzoek richt zich alleen op het weggeluid en dat is niet voldoende. Verderop in mijn zienswijze kom ik terug op de volledigheid (de cumulatie-eis).

- **Percentages vrachtverkeer:** Uit het akoestisch onderzoek is niet af te leiden hoe groot het percentage vrachtverkeer is. Gelet op het feit dat er zich een industrieterrein binnen het plangebied bevindt met transportbedrijven, er winkelcentra bevoorrad worden, er vrachtverkeer uit o.a. Zegveld over deze weg zal gaan, kan verwacht worden dat het percentage vrachtverkeer hoger is dan gemiddeld. Vrachtverkeer geeft meer geluidsbelasting dan een personenauto en zal bij een hoger percentage tot meer overlast leiden. Dit is nu niet na te gaan. Hier zal meer duidelijkheid over moeten komen, want een hoger percentage kan leiden dat de toename van het geluid meer is dan 2 dB.
- **Maximumsnelheid:** Verder gaan de berekeningen uit van een maximale snelheid van 50 km/uur. Dat is in theorie correct, echter blijkt in de praktijk dat er veel harder gereden wordt. Deze hogere snelheden hebben tot gevolg dat er in de praktijk meer geluid geproduceerd wordt. Boven de 50 km/uur wordt het bandencontact maatgevend en tot 50 km/uur is dat het motorgeluid. Bij snelheden boven de 50 km/uur komt er dus een andere vorm van geluid vrij en die bovendien luider is. Hiermee zullen de waarden die nu in de theoretische berekening staan hoger uitvallen en negatiever voor de omwonenden. Bij een bestemmingsplan moet er rechtszekerheid voor de burger verkregen worden. Deze theoretische berekening geeft dat niet.
- Reeds nu blijkt dat er bij woningen dusdanig veel geluidsoverlast is, dat bewoners niet in de tuin kunnen zitten en ramen en deuren gesloten houden. Hierover zijn reeds raadvragen en krantenartikelen verschenen rondom de situatie bij de kruising Waardsebaan - Hollandbaan. Voor deze woningen is, voor zover mij bekend, geen hogere waarden aangevraagd. Wanneer er zelfs voor woningen waar geen hogere waarden zijn vastgesteld er al zoveel geluidsoverlast is, wat betekent dit dan voor de woningen waar de hogere waarden wel voor worden vastgesteld?

Reactie gemeente

- **Toename 1 dB bij 23% toename verkeer:** De decibelschaal is een logaritmische schaal voor de sterkte van het geluid. Het werken met een logaritmische schaal is realistisch, omdat onze waarneming van geluid ook zo gaat: een 2 keer zo grote intensiteit wordt door ons niet als een tweemaal zo hard geluid ervaren, maar als een 'iets harder' geluid. Als een geluidbron verdubbelt (dus de verkeersintensiteit op de weg neemt met 100% toe), dan komt er volgens de logaritmische schaal 3 dB geluid bij. In dit geval neemt de verkeersintensiteit toe met 23%. Volgens de logaritmische berekening komt dit neer op 1 dB.
- **RIVM:** De kwaliteitsindicatie op de website van het RIVM heeft betrekking op de cumulatieve geluidbelasting door omgevingsgeluid van weg-, rail- en vliegverkeer,

windturbines en industrie. De indicatie van de geluidbelasting door provinciale en gemeentelijke wegen is gebaseerd op verkeersramingen uit 2011 (www.emissieregistratie.nl). Het betreft daarmee een globale indicatie die, zoals het RIVM zelf stelt, niet geschikt is om de geluidbelasting in het kader van de normstelling uit de Wet geluidhinder te kunnen toetsen aan 'de geluidbelasting op de gevel'. Het verschil tussen de berekende geluidbelasting uit het akoestisch onderzoek en de geluidbelasting aldus het RIVM heeft verschillende oorzaken. Ten eerste gaat het RIVM uit van gecumuleerde geluidbelasting. Volgens de Wet geluidhinder komt cumulatie pas aan de orde bij het aanvragen van hogere waarden. In dit geval wordt dus de geluidbelasting van één bron (de weg) op het geluidgevoelig object berekend. Ten tweede wordt bij geluidberekeningen op grond van de Wet geluidhinder gebruik gemaakt van artikel 110g (van de Wet geluidhinder). In dit artikel is geregeld dat er een aftrek op de berekende geluidbelasting toegepast wordt. Met deze aftrek wordt rekening gehouden met de ontwikkeling dat voertuigen op termijn stiller worden. Voor de wegen die meegenomen zijn in het akoestisch onderzoek geldt dat mag worden gerekend met een aftrek van 5 dB.

- **Percentages vrachtverkeer:** De percentages vrachtverkeer uit het akoestisch onderzoek zijn gebaseerd op de verkeersgegevens van de verschillende weggedelen. Deze zijn in bijlage II van het akoestisch onderzoek terug te vinden. Daarbij is gebruik gemaakt van de afkortingen LV (lichtverkeer), MV (middelzwaar verkeer) en ZV (zwaar verkeer).
- **Maximumsnelheid:** Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt uitgegaan van de maximale toegestane snelheid op de weg, zoals is opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Handhaving van de maximumsnelheid is een ander thema dat niet hoort bij dit bestemmingsplan.

Voor de overige reacties op het onderwerp 'geluidsoverlast' en toelichting bij het akoestisch onderzoek, wordt verwezen naar de inspraakreacties nummer 15 en 22.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.7 Inspanningsverplichting

De gemeente Woerden heeft voorwaarden vastgesteld indien er sprake is van het verlenen van hogere grenswaarden, deze zijn als bijlage 4 opgenomen in het akoestisch rapport. Dit zijn vooral inspanningsverplichtingen en drie eisen. Uit de stukken komt naar voren dat de gemeente deze inspanningsverplichting niet nakomt en ook niet voldoet aan de eisen. Hieronder worden de onderwerpen genoemd waar de gemeente een inspanningsverplichting of eis heeft, maar deze niet nakomt:

- Geluidsluwe gevel (eis): de woning heeft ten minste één gevel met een lager geluidsniveau. Aangezien de berekeningen voor de woningen op Waaloord alleen zijn uitgevoerd aan de achterkant, kan niet aangetoond worden of de voorgevels voldoen aan de eis dat het geluidsniveau van deze gevels niet hoger is dan de voorkeurswaarde. Gelet op de toename van het verkeer op de Hollandbaan bestaat de kans dat het geluidsniveau op de voorgevels hoger zal zijn dan de voorkeurswaarde. Dit zal nader onderzocht moeten worden.

- Indeling woning: Hier wordt niet aan voldaan. De woningen op Waaloord hebben hun woonkamer aan de achterkant van de woning en dit is te benoemen als de verblijfruimte op de begane grond die zich aan geluidsluwe gevel bevindt.
- Buitenruimte: de woningen aan de Waaloord hebben hun tuin aan de achterkant, oftewel aan de kant waar de hogere grenswaarden moeten gaan gelden, De buitenruimte aan de voorkant dient alleen om de auto te parkeren en naar de voordeur te lopen en niet om te verblijven. Aangezien er dus geen sprake is van meer buitenruimten, mag het geluidsniveau op de gevel in de tuin niet meer zijn dan 5 B hoger zijn dan bij de geluidsluwe gevel. Dit wordt niet aangetoond in de berekeningen.
- Maximale ontheffingswaarde voor weg- en verkeerslawaaier: de gemeente verleent voor binnenstedelijke geen hogere waarde dan de voorkeurswaarde plus 10 dB (is al een verdubbeling van het geluid). De gemeente gaat waarden aanvragen die boven deze 10 dB uitkomen.
- **Cumulatie (eis):** De gemeente dient als initiatiefnemer onderzoek te doen naar effecten van samenloop van verschillende geluidsbronnen. Woerden ligt onder de aanvliegroute van Schiphol en de vliegtuigen komen recht over Woerden en de woonwijk Waaloord heen. Dit blijkt uit de informatie van Schiphol zelf over hun aanvliegroutes: 'Voordat het landend vliegverkeer die bocht richting Nieuwkoop draait, komen de vliegtuigen hoger aanvliegen vanuit oostelijke richting over Weesp, gemeente De Ronde Venen en Woerden.' Dit is structureel en het geluid dat deze vliegtuigen met zich meebrengen is een ander geluidsbron die meegenomen dient te worden in de berekeningen. Ook bevindt de woonwijk zich vlak bij het industrieterrein Barwoutswaarder. Dit industrieterrein zal ook meegenomen moeten worden in de berekening qua geluidsniveau. Beide onderdelen zijn niet meegenomen in de berekening en er wordt dus niet voldaan aan deze eis (zie ook het verschil met het RIVM eerder in deze zienswijze met betrekking tot cumulatieve geluidsbelasting).

Voordat de hogere grenswaarden vastgesteld kunnen worden, dienen eerst aanvullende geluidsmaatregelen onderzocht te worden met als uitgangspunt het ALARA principe. Hieraan is duidelijk niet voldaan. De enige opmerking over geluidsmaatregelen in de ter inzage gelegde stukken betreffen:

- Het treffen van overdrachtsmaatregelen binnen stedelijk gebied is veelal niet wenselijk; en
- Het treffen van bronmaatregelen zoals het aanleggen van stil is niet wenselijk. Er bestaat namelijk een risico op schade door het wringen. Deze reden bevreemdt mij, aangezien de gemeente in een schriftelijke reactie antwoord op raadvragen of verslag van overleg met bewoners, heeft aangegeven dat er op de kruising Waardsebaan - Hollandbaan wel geluidsabsorberend asfalt is aangebracht. Waarom wordt het dan nu uitgesloten?

Het risico op het schade door wringen is een gevolg dat de gemeente moet dragen nu ze gekozen heeft voor de 2e oplossing in plaats van de westelijke randweg. De bijkomende kosten voor eventueel extra onderhoud zal de gemeente in haar begroting moeten opnemen.

Aangezien er iets 'niet wenselijk is' en 'er een risico is op', worden er geen maatregelen genomen. Hiermee wordt er geen invulling gegeven aan het ALARA principe. Enkele opties voor alternatieven zijn:

- Verplaatsen van de kruising/rotonde Hollandbaan-Molenvlietbaan in de richting van het tankstation. Hiervoor zal de Molenvlietbaan verlegd moeten worden richting het tankstation en mogelijk deels over het parkeerterrein van de Gamma gaan. Hierdoor komt de kruising verder van de woningen te liggen waardoor geluidswerende maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld groene geluidsschermen genomen kunnen worden.
- Er zijn meerdere asfaltconstructies die geluid absorberen. Hieronder een opsomming waar de gemeente zich in zal moeten verdiepen om invulling te geven aan het ALARA principe.
- Het programma van de TU Twente, stil veilig wegverkeer.
- KWS Infra Konwécity textuur.
- Rubberpave.
- Het programma DGD van de gemeente Rotterdam. Dit betreft SMA (Steen Mastiek Asfalt) in combinatie met DGD wat net zo lang meegaat als gewoon asfalt, maar heeft een geluidsabsorberend effect en vermindert daarmee het geluid. Dit wordt ook aangebracht bij kruizingen.

Er zullen nog meer initiatieven zijn op dit gebied, maar nu heeft de gemeente hier onvoldoende onderzoek naar gedaan en het met één regel weggeschreven.

Reactie gemeente

Voor een reactie op het onderwerp 'inspanningsverplichting' verwijzen wij naar inspraakreactie nummer 18.

- **Cumulatie:** Op grond van de Wet geluidhinder wordt elke weg apart beoordeeld. Uit de geluidberekeningen blijkt vervolgens of de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt of niet. Als dat het geval is, moeten hogere grenswaarden worden aangevraagd. Pas op dat moment komt de gecumuleerde geluidbelasting van verschillende bronnen in beeld. Voordat de hogere waarden kunnen worden aangevraagd, moet de gecumuleerde geluidbelasting op het geluidgevoelige object worden bepaald. Burgemeester en wethouders beoordelen of die geluidsbelasting niet zal leiden tot een onaanvaardbaar niveau. Pas dan kunnen zij voor de desbetreffende geluidsbron een hogere waarde vaststellen.
- **Alternatieve inrichting:** het grootschalig verleggen van de gehele rijbaan is zeer kosten verhogend en daarmee niet realistisch.
- **Stil asfalt:** De mogelijkheid voor het toepassen van stil asfalt is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat dit vanwege de ligging van woningen nabij kruispunten niet ideaal is. Het toepassen van een stiller wegdek is lastig inpasbaar bij rotonden en drukke kruispunten in verband met het risico op schades door het 'wringen' van de autobanden van het verkeer. Hierdoor neemt de levensduur van het asfalt sterk af. Dit betekent dat het asfalt vaker zou moeten worden vervangen, wat grote hinder met zich meebrengt. Daarnaast brengt het stil asfalt niet de gewenste geluidsreductie met zich mee.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.8 Incompleet akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek is niet volledig en dan bedoel ik niet alleen het niet meenemen van het lawaai van het vliegverkeer en het industrieterrein, zoals ik reeds eerder genoemd heb. Er is alleen onderzoek gedaan naar panden die zich in het plangebied begeven waar werkzaamheden worden uitgevoerd. Door dit plan ontstaat er echter een zogenaamd 'waterbed-effect', aangezien het plan leidt tot een verkeerstoename van 23% op alleen de Hollandbaan tot 14.300 voertuigen. Al deze voertuigen zullen ook via de kruising Waardsebaan-Hollandbaan rijden aangevuld met verkeer vanaf de overige drie aanliggende wegen van deze kruising. Ten opzichte van nu zal in 2036 (het jaartal waarop het akoestisch onderzoek is uitgevoerd) de kruising Waardsebaan-Hollandbaan de hoeveelheid verkeer flink zijn toegenomen, mede door dit plan. De woningen rondom de kruising Waardsebaan - Hollandbaan liggen dichters dan 200 meter van de weg en hier zal als gevolg van het 'waterbed-effect' ook akoestisch onderzoek naar gedaan moeten worden. Het akoestisch onderzoek dat de gemeente eerder heeft uitgevoerd voor de aanpassing van de kruising is niet maatgevend, omdat het plan 'Rembrandtbrug' een langere horizon heeft.

Aangezien de kruising Waardsebaan - Hollandbaan een grotere verkeersintensiteit zal afwikkelen dan de voorgenomen kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan en de woningen zich ongeveer net zo dicht op de kruising bevinden, is de kans zeer reëel dat ook voor deze woningen hogere waarden aangevraagd zullen moeten worden. Daarmee zal het aantal woningen waar hogere waarden voor aangevraagd moeten worden, meer zijn dan nu in de stukken is opgenomen. Bekend mag zijn bij het college door krantenartikelen en raadvragen, de overlast nu al enorm is.

Reactie gemeente

Voor meer informatie over geluid en het akoestische onderzoek, zie de beantwoording onder 20.4, 20.6 en 20.7 en inspraakreacties nummer 15 en 22.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.9 Metingen in de woning

Uit de stukken blijkt dat pas na het vaststellen van hogere grenswaarden er in de woningen, onder andere in mijn woning aan de Waaloord, onderzoek moet plaatsvinden of het geluidsniveau van 33 dB in de woning niet overschreden zal worden. Dit geeft de bewoners van deze woningen rechtsonzekerheid, omdat pas na het vaststellen van de hogere waarden er onderzoek gedaan zal worden. Indien uit onderzoek blijkt dat de grens van 33 dB wordt overschreden, zullen er gevelmaatregelen overwogen worden om het geluidsniveau in de woning aan de 33 dB te laten voldoen. Dit is niet aanvaardbaar.

Het onderzoek/metingen die nu gedaan zullen worden in de woning, zullen niet het juiste beeld geven. Wanneer de gemeente tussen nu en een jaar onderzoek gaat/meten, wordt gemeten bij de huidige geluidsbelastingen en niet in de situatie van 2036 wanneer de hogere geluidswaarden aan de orde zijn. Wanneer nu uit de berekeningen/metingen blijkt dat er onder de 33 dB gebleven wordt, kan de gemeente het standpunt innemen dat er geen

maatregelen genomen hoeven te worden. Wanneer gemeten zal worden met de situatie van 2036, dan is de kans groot dat de 33 dB wel zal worden overschreden. Gaat de gemeente dan alsnog gevelmaatregelen aan de woning nemen?

Mocht de 33 dB overschreden worden dan zal de gemeente maatregelen aan de gevel nemen, wat in de praktijk erop neerkomt dat de gevel als het ware geluidsdicht gemaakt zal worden. Aangezien de woningen uit de jaren 70 stammen en er geen balansventilatie in de woningen aanwezig, zal het ventileren van de woning hiermee in het geding komen en zal er onvoldoende frisse lucht in de woning komen wat de gezondheid niet ten goede komt. Het is dan nog maar de vraag of er dan aan het bouwbesluit zal worden voldaan qua ventilatie. Dit is voor een gezond leefklimaat niet toelaatbaar, Dit geldt ook voor de slaapkamers die zich aan de 'luide' gevel bevinden. Aangezien deze geen ventilatie hebben en alleen ramen aan de 'luide gevel' wordt ventileren niet mogelijk wat een ongezonde situatie tot gevolg heeft.

Daarnaast wil ik erop wijzen dat de tuinen van de woningen aan de Waaloord zich aan de kant begeven waar de gevel het zwaarst belast worden. Indien de gevelmaatregelen leiden tot een geluidsniveau van maximaal 33 dB, dan nog is de hoge geluidsbelasting in de tuin (een verblijfsruimte) aan de orde. Op drukke momenten is het nu al luidruchtig door het verkeerslawaaï en bij hogere waarden zal het verblijven in de tuin niet meer aan de orde zijn. Er is dan sprake van het verlies van het gebruik van de tuin en dus een beperking van het woongenot.

Wat mij ook steekt is dat ik nog geen jaar geleden een stuk snippergroen van de gemeente heb gekocht om mijn tuin uit te breiden. Nu komt dezelfde gemeente met een plan waardoor ik het stuk grond waarschijnlijk niet als tuin kan gebruiken vanwege geluidsoverlast. Bij de verkoop van het stuk groen heeft de gemeente hier geen melding van gemaakt en dit had wel gemeld dienen te worden door de gemeente als verkopende partij.

Reactie gemeente

- Metingen: Een onderzoek naar het wettelijk binnenniveau wordt inderdaad gestart nadat het besluit voor vaststelling van een hogere waarde onherroepelijk is. Aan de binnengrenswaarde van 33 dB voor woningen moet worden voldaan, zodat de bewoner wordt verzekerd van woongemak bij een hogere grenswaarde. De berekening van het binnenniveau wordt uitgevoerd op basis van de berekende geluidsbelasting voor 2036 en een fysieke beoordeling van de woning, waar de actuele gevelopbouw en woningindeling worden beoordeeld.
- Ventilatie: Bij de beoordeling van het binnenniveau wordt ook rekening gehouden met de ventilatie in de woning. Daarbij moet worden voldaan aan de minimale vereisten uit het Bouwbesluit.
- Tuinen: Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens de Wet geluidhinder en op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Dit betekent dat verschillende ruimtes in een woning als 'geluidgevoelig' zijn aangemerkt. Het gaat hier om slaap-, woon- of eetkamers, of keukens met een vloeroppervlakte van ten minste 11 m². Tuinen zijn geen geluidgevoelige objecten en dat betekent dat hier niet aan deze grenswaarde hoeft te worden voldaan.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.10 Gezondheidsschade

Via het RIVM is er een rapport verschenen van de GGD: GGD-richtlijn medische milieukunde: omgevingsgeluid en gezondheid, RIVM rapport 2019-177. In dit rapport wordt aangegeven dat omgevingsgeluid niet hoger dan 50 dB Lden mag zijn, Is het geluidsniveau hoger, dan is er risico op gezondheidsschade. De gemeente neemt geen maatregelen om het geluid te beperken, maar neemt wel alle wettelijke stappen om hogere geluidsniveaus mogelijk te maken die risico's met zich meebrengen voor de gezondheid van haar bewoners. Heeft de gemeente Woerden dit werkelijk voor ogen voor haar bewoners met dit plan?

Reactie gemeente

De huidige wet en regelgeving is tot stand gekomen na uitvoerig onderzoek naar hinder van geluid op omwonenden. De hinder en de daarbij behorende geluidsbelastingen hebben hun plek gevonden in de te hanteren voorkeursgrenswaarden binnen de Wet geluidhinder. Momenteel hebben deze grenswaarden een formele status binnen de Wet geluidhinder waar dit geluidsonderzoek een onderdeel van is. Andere richtlijnen / richtwaarden zijn momenteel niet opgenomen in dit onderzoek.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.11 Lichtvervuiling

Voor een goede nachtrust is een donkere omgeving van belang. Nu heeft de rotonde Molenvlietbaan - Hollandbaan al veel openbare verlichting. Bij een grote kruising zal de hoeveelheid openbare verlichting nog groter zijn. Daarbij komt nog het probleem dat de verkeerslichten 24 uur per dag zullen werken. De woningen aan de Waaloord staan dusdanig dicht op de kruising, dat wanneer het donker wordt, de verkeerslichten zullen instralen in de woningen. Hierdoor zal in de woning de inval van de lichten wisselen tussen van rood, groen en geel. Dit is voor de gezondheid niet bevorderlijk.

Reactie gemeente

In de inleiding van dit document is een aanpassing in het plangebied opgenomen. Dit ontwerpbestemmingsplan ziet niet meer op de rotonde, dan wel het kruispunt. Voor een uitgebreidere uitleg hierover verwijzen wij u naar kopje B 'belangrijkste wijzigingen voorontwerpbestemmingsplan'.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.12 Planschade

Indien er definitief hogere grenswaarden worden vastgesteld, worden deze kadastraal vastgelegd en komt dit bij de verkoop van de woning aan de orde. Deze hogere grenswaarde en het niet kunnen verblijven in de tuin zal leiden tot een lagere economische waarde van de woning dan voor de wijziging van het bestemmingsplan. Hierdoor is er sprake van planschade die de gemeente aan de betreffende woningeigenaren zal moeten vergoeden.

Reactie gemeente

Een verzoek om planschade kan worden ingediend op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.13 Stikstofuitstoot

In het document Stikstofdepositie- en luchtkwaliteits onderzoek naar stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De grens hiervoor is gesteld op 5 kilometer van het plangebied. Op 09 juli 2021 heeft het kabinet besloten de grens voor onderzoek naar stikstofdepositie op te rekken naar 20 kilometer (zie brief van de Minister van LNT aan de tweede kamer, d.d. 09-07-2021 met kenmerk DGS / 21173346). Hierdoor voldoet het onderzoek naar stikstofdepositie aan de wettelijke eis.

Reactie gemeente

Zie inspraakreactie nummer 11.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.14 Financiële onderbouwing

Uit de stukken is niet aannemelijk gemaakt of het project financieel haalbaar is binnen het beschikbare budget. In de brief aan de gemeenteraad is opgenomen dat de kosten van risico's waarbij de kans zeer groot is dat ze optreden, zijn meegenomen in de kostenraming. Dit is echter onvoldoende. Een goede kostenraming is opgezet volgens de SSK-methode (Standaardsystematiek voor Kostenramingen) met bijbehorende kostennota. De kosten voor bouw, onroerend goed en dergelijke worden daarbij afzonderlijk in beeld gebracht. Bij de SSK-methode worden niet alleen risico's opgenomen waarvan de kans zeer groot is dat deze optreden, maar wordt een volledig risicodossier gekwantificeerd en de waarde ervan meegenomen in de raming als voorzien-onvoorzien. Daarnaast zal er nog een post onvoorzien-onvoorzien opgenomen moeten worden, aangezien niet alle risico's in deze fase in beeld gebracht kunnen worden. In deze fase zal het bedrag voor de onvoorzien-onvoorzien ongeveer gelijk gesteld moeten worden aan het voorzien-onvoorzien. Uit de stukken blijkt dat dit niet het geval is en het gevolg hiervan is, is dat de raming hoger zal uitvallen dan nu het geval is.

Uit de rapporten komt naar voren dat er nog diverse risico's binnen het project zijn die, voor zover na te gaan, niet zijn meegenomen in de raming. Enkele voorbeelden zijn:

- Archeologische vondsten. Uit het rapport van RAAP blijkt dat er diverse hoge verwachtingen zijn voor archeologische vondsten. Het aantreffen hiervan en conserveren brengen vaak hoge kosten met zich mee en vertraging van het werk met bijbehorende kosten. De gemeente zal moeten voldoen aan het 'Verdrag van Malta'.
- Bodemverontreiniging (minerale olie in de grond, asbest verdachte locaties).
- Kosten voor geluidsmaatregelen aan gevels; en
- Planschade.

Bovenstaande risico's dienen in ieder geval meegenomen te worden in de totale budgetraming en dat lijkt niet het geval.

Er dienen diverse onroerende goederen aangekocht te worden. De kosten voor onroerend goed zijn de laatste jaren flink gestegen, zowel voor woningen als bedrijfspanden. Hiermee

dient rekening gehouden te worden. De wethouder geeft in het schrijven aan de raad aan dat de gemeente geen invloed heeft op deze hogere bouw- en wervingskosten. De gemeente zal hier echter wel rekening mee moeten houden aangezien dit uit het beschikbare budget gefinancierd moet worden. Het betreft hier een endogeen risico. Naast de aankoop van de onroerend goederen zullen er vergoedingen betaald dienen te worden voor het verhuizen van de bedrijven.

Bovenstaande zaken zullen in het totale projectbudget meegenomen moeten worden om zo een betrouwbare onderbouwing van het projectbudget te krijgen. Dat is nu niet aan de orde en daarmee is er onvoldoende zekerheid dat het project financieel haalbaar is.

Met bovenstaand wordt aangetoond dat het plan zoals het er nu ligt onvoldoende is en teveel risico's met zich meebrengt en bewoners op diverse onderdelen van het tracé een achteruitgang ondervinden in hun woon-en leefklimaat. De gemeente is er juist voor om dit voor de inwoners te voorkomen, zeker wanneer er een veel beter oplossing is, oftewel de westelijke randweg.

Reactie gemeente

De gemeente Woerden heeft in 2020 een deterministische kostenraming laten opstellen voor het uitvoeren van het project Rembrandtbrug. In 2021 is de SSK-raming geactualiseerd. Daarin is gewerkt volgens de SSK systematiek en zijn het brugontwerp en het wegontwerp opgenomen. De punten uit de inspraakreactie, zoals eventuele ontgrondingen en onderzoekslasten, zijn in de SSK-raming verwerkt. Met de resultaten van de reeds uitgevoerde onderzoeken zijn de risico's voldoende in beeld gebracht. Met eventuele kosten die voortkomen uit de risico's wordt rekening gehouden.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

20.15 Mondelinge inspraak

Tot slot geef ik aan dat ik gebruik wil maken van het recht op een mondelinge zienswijze om deze zienswijze toe te lichten danwel aanvullende punten in te brengen.

Reactie gemeente

Wij willen u erop wijzen dat het in deze fase van het project (het voorontwerpbestemmingsplan) alleen gaat om inspraak. Er is nog geen sprake van zienswijzen en bezwaar.

Als later in het traject het officiële bestemmingsplan ter inzage ligt, kunt u daartegen zienswijzen indienen. Het online participatieplatform www.brugwoerdenwest.nl blijft hiervoor het centrale informatiepunt. Daarnaast staan wij altijd open om met u in gesprek te gaan.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

21. Inspreker 21

21.1 Participatie

De Gemeente is al lange tijd bezig met het project Rembrandtbrug. Tijdens dit project wordt aangegeven dat er participatie kan zijn vanuit de inwoners. Inwoners mogen input leveren en hebben inspraak. Echter, de wijze waarop de Gemeente omgaat met de input van de bewoners zorgt voor het gevoel dat de Gemeente de inwoners alleen toebeurt, maar niets doet met de input. Daarnaast wordt er door de Gemeente ook foutieve informatie verstrekt. Zowel de informatieverstrekking als de participatie verlopen niet goed, een kwalijke zaak.

Tijdens een informatiebijeenkomst van de Gemeente over het project (d.d. 28 april 2021) is er aangegeven dat de volledige Hollandbaan onderdeel is van het plan en dus meegenomen is in onderzoeken, berekeningen en maatregelen die getroffen gaan worden om hinder voor de bewoners aan de Stromenlaan en de Essenlaan te beperken. Uit de stukken van de website over het project Rembrandtbrug blijkt echter dat er nooit onderzoek is gedaan naar de verkeersdruk, geluidsproductie en fijnstofuitstoot op dit deel van de Hollandbaan.

Daarnaast worden er in de huidige plannen ook geen maatregelen genomen om de bewoners van de Essenlaan en de Stromenlaan tegemoet te komen. Ook dit is tijdens een eerdere informatiebijeenkomst wel toegezegd.

Reactie gemeente

Wij betreuren het te horen dat u het gevoel heeft dat er niet naar u wordt geluisterd. Wij houden de omgeving op de hoogte van de ontwikkelingen rondom het Rembrandtbrugtracé via de website www.brugwoerdenwest.nl. Hierop kunt u alle openbare informatie terugvinden. Tijdens de informatieavond bij de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan is daarnaast zo goed mogelijk geprobeerd u inzicht te geven in de voorgenomen plannen, zoals deze in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Naar ons weten is er tijdens de informatiebijeenkomst geen onjuiste informatie gedeeld.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

21.2 Het onderzoeksgebied voor Verkeer, luchtkwaliteit en geluid

Daarnaast is het gedeelte Hollandbaan ter hoogte van de Essenlaan en Stromenlaan wat volledig buiten de huidige plannen en berekeningen valt, wel het stuk weg waar al het verkeer samenkomt. Gezien er aan deze weg aan weerszijde mensen wonen, is de kans bij een toename van verkeer zoals in de plannen opgenomen zeer groot dat er bij de bewoners sprake zal gaan zijn overlast van geluid, verkeer en fijnstof. Aangezien de ingrijpende veranderingen op dit stuk weg, had dit onderdeel moeten zijn van de plannen en onderzoeken van de Gemeente. Er zal door het verplaatsen van al het verkeer van de Boerendijk naar de Hollandbaan, verkeershinder ontstaan op de Hollandbaan. Hier had onderzoek naar gedaan moeten worden, waarna er maatregelen genomen konden worden door de Gemeente. Doordat er meer verkeer zal gaan voer de rotonde (kruising Hollandbaan en Molenvlietbaan), zal hier sprake zijn van een hogere verkeersintensiteit.

Dit terwijl dit juist een plek is waar ook veel kinderen uit Molenvliet de weg moeten kruisen om naar school e.d. te gaan. Hierbij zullen mogelijk meer gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan.

Reactie gemeente

- **Het onderzoeksgebied:** Voor de verschillende milieu- en haalbaarheidsonderzoeken ten behoeve van de gebiedsontwikkeling is op basis van wettelijke voorschriften een onderzoeksgebied vastgesteld. Dit is vaak breder dan het plangebied waarop het bestemmingsplan van toepassing is. De reikwijdte van het onderzoek naar onder andere geluidhinder is bepaald aan de hand van de wettelijk gestelde geluidzones. Daar hoort een groot gedeelte van Hollandbaan bij, maar niet het gedeelte tussen de Essenlaan en de Stromenbaan.
- **Verkeer:** Zie voor de beantwoording van deze vragen inspraakreactie nummer 16, onder 16.3 en 16.4 (Verkeersintensiteiten).
- **Geluid:** Zie voor het onderwerp geluid inspraakreactie nummer 15. Tijdens de informatiebijeenkomst is niet gezegd dat bewoners van de Stromenlaan en Essenlaan tegemoet zouden worden gekomen. Echter, wordt de komende maanden verder onderzoek gedaan naar de kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan. De gemeente informeert daarbij de omgeving over de voortgang van het onderzoek (zie ook kopje B. 'Belangrijkste wijzigingen bestemmingsplan').
- **Verkeersveiligheid:** Zie voor het onderwerp verkeersveiligheid inspraakreactie nummer 3 en 16, onder 16.3 en 16.4.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

21.3 Voorkeursalternatief

Als laatste blijft het plan van een rondweg door het weiland, in plaats van door een wijk een veel passender plan voor de huidige en toekomstige situatie van de Gemeente, waarbij omwonende veel minder (geluids, verkeers, en fijnstof) overlast zullen ervaren. Ik ga ervanuit dat de Gemeente met passende oplossingen komt voor alle bovenstaande punten.

Reactie gemeente

Zie inspraakreactie nummer 9, onder 'westelijke randweg'.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

22. Inspreker 22

22.1 Gezondheid en verkeer

Het project Rembrandtbrug kan wellicht doorstroomproblemen elders in Woerden oplossen maar schuift de negatieve consequenties naar een groot aantal inwoners. Wij wonen met onze achtertuin aan de Hollandbaan en het verkeer in de huidige situatie geeft erg veel geluidsoverlast. Naast geluidsoverlast zijn er niet direct meetbare negatieve gevolgen op de gezondheid (fijnstof, koolwaterstoffen) van het leven naast een drukke weg. Om nóg meer verkeer langs deze route te laten sturen aan de hand van het project Rembrandtbrug zal dus directe negatieve gevolgen hebben op de gezondheid en leefbaarheid van de omwonenden.

Reactie gemeente

Zie voor de volledige reactie op dit onderwerp inspraakreactie nummer 11. Voor de volledige reactie over verkeersveiligheid en verkeersintensiteiten verwijzen we u naar inspraakreactie nummer 16, onder 16.3 en 16.4.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

22.2 Geluidsoverlast en toelichting onderzoeken

De geluidsoverlast van de Hollandbaan zal significant omhoog gaan met de komst van de Rembrandtbrug. De mate waarmee het geluid omhoog gaat is berekend aan de hand van een computermodel. Computermodellen geven een indicatie van de realiteit, zeker wat betreft complexe situaties zoals geluid van een weg. Een groot aantal factoren (zoals vliegverkeer, brommers, windrichting, rijsnelheid, type voertuigen) spelen een rol in geluidsoverlast en zijn wellicht in het model meegenomen. Echter, deze punten staan niet in het akoestisch rapport vermeld.

De afkortingen in de bijlagen zijn niet uitgelegd en zijn voor de lezer onbekend waardoor het rapport voor de burger niet begrijpelijk is. Verder zijn de decibel waarden die in het rapport zijn gemeld getallen zonder foutenmarges of standaard deviaties. Een realistisch model zou een mate van onzekerheid mee moeten nemen waardoor je een spreiding krijgt in de gerapporteerde waarden. Dit is echter niet zichtbaar in het akoestisch onderzoek en de getallen worden als keiharde wetenschappelijke conclusies aangenomen. Verder ontbreken de gegevens omtrent onderzoek naar geluid afscherpende maatregelen en de waarneempunten in het rapport, die volgens het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012" §3.3-3.5 zouden opgenomen moeten worden.

Reactie gemeente

Het rekenmodel voor geluid neemt de windrichting, maximumsnelheid en het voertuigtype mee in de berekening. Voor vliegverkeer en brommers geldt dat dit niet tot het wegverkeer behoort dat moet worden beoordeeld. De modellering uit het akoestisch onderzoek, en daarmee ook de hiervoor genoemde informatie, is conform de richtlijnen uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, waarnaar in de inspraakreactie wordt verwezen. Hierin staan alle afkortingen toegelicht en is bepaald hoe berekeningen moeten worden uitgevoerd. Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 kan gevonden worden op <https://wetten.overheid.nl/BWBR0031722/2021-04-01>. Zie voor meer toelichting inspraakreacties nummer 20 onder 20.6 en nummer 22.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

22.3 Akoestisch onderzoek

Ondanks de tekortkomingen van het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat geluidswerende maatregelen moeilijk toepasbaar zijn. Vanwege deze kortzichtige conclusie, die gebaseerd is op een slecht gerapporteerd akoestisch onderzoek, wordt voor een mogelijke oplossing gekozen om grenswaarden te verhogen. Een maatregel om bepaalde

grenswaarden te veranderen is controversieel in elke tak van wetenschap, maar zeker op het gebied van de volksgezondheid.

Reactie gemeente

Wanneer sprake is van reconstructie en er geen of onvoldoende doelmatige maatregelen kunnen worden getroffen om de geluidsbelastingen in de toekomstige situatie terug te brengen tot de grenswaarde, kan het bevoegd gezag in een aantal vast omschreven situaties een hogere waarde voor de maximale toekomstige geluidsbelasting vaststellen. Uiteraard wordt goed onderzocht of geluidreducerende maatregelen kunnen worden genomen, voordat wordt besloten hogere waarden aan te vragen. In dit geval zijn bron- en overdrachtsmaatregelen onderzocht voor de betreffende woningen. Uit het onderzoek blijkt dat de traditionele bronmaatregelen vanwege de ligging van woningen nabij kruispunten niet ideaal zijn. Het toepassen van een stiller wegdek is lastig inpasbaar bij rotonden en drukke kruispunten in verband met het risico op schades door het 'wringen' van de autobanden van het verkeer, waardoor de levensduur van het asfalt sterk afneemt en dit leidt tot hoge onderhoudskosten en meer hinder.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

22.4 Geluid (en groen)

De gemeente zou meer aan geluidswering kunnen doen door o.a. groen terug te brengen aan de Hollandbaan of door geluidwerende schermen te plaatsen. Verder zouden bijvoorbeeld bewoners geluidswerende schuttingen kunnen plaatsen die gesubsidieerd kunnen worden door de gemeente. Ook zou het bedrijventerrein Barwoutswaarder deels verplaatst kunnen worden richting het Oosten van Woerden, dicht bij de aansluiting met de A12 waardoor vrachtwagens niet helemaal Woerden hoeven door te rijden. Tijdens de verkenningsfase van de Rembrandtbrug in 2020 is er een motie aangenomen om het verwijderde groen langs de Hollandbaan te herstellen en om geluidwerende maatregelen te treffen maar dit lijkt niet meer een rol te spelen bij de gemeente.

Reactie gemeente

De wens van de bewoners om te zorgen voor geluidswering in de vorm van schermen of groen is begrijpelijk. Echter zijn schermen langs de Hollandbaan nabij de kruising verkeerskundig ongewenst. Ze ontnemen namelijk het zicht op de kruising en kunnen daardoor tot onveilige verkeerssituaties leiden. Daarnaast zorgt een (relatief) laag scherm niet voor het volledig wegnemen van de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, doordat de woningen relatief dicht bij de weg liggen. Voor de realisatie van groen is overigens in het ontwerp voldoende ruimte langs de wegen en de fietspaden gereserveerd.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

22.5 Snelheidsreducerende mogelijkheden

Tot slot is er het huidige probleem van het te hard rijden over de Hollandbaan, een probleem wat sterk leeft bij meerdere bewoners aan onder andere de Hollandbaan en de Essenlaan. Ook dit probleem levert geluidsoverlast en gevaarlijke situaties op. Mensen rijden structureel

te hard op deze weg, met negatieve gevolgen voor geluidsoverlast, gezondheid en veiligheid. Er wordt dermate hard gereden dat dit hoorbaar is zowel binnen als buiten het huis. Het te hard rijden ervaren we daarnaast ook wanneer we zelf over de Hollandbaan rijden en wanneer er regelmatig mensen hard van ons weg rijden of dicht achter op onze auto rijden. Snelheidsbeperking door middel van o.a. flitspalen, drempels, snelheidsdisplays of verkeerseilanden zou het te hard rijden wellicht kunnen reduceren. Echter, uit brieven van onze bureaus en uit nieuwsberichten blijkt dat dit probleem al erg lang speelt zonder dat er structurele maatregelen worden genomen.

Reactie gemeente

De maximumsnelheid op de wegen in het plangebied is 50 km/u. Handhaving van de maximumsnelheid is een thema dat niet hoort bij dit bestemmingsplan. Inmiddels lopen er in het kader van de motie (zie C. Motie geluidmaatregelen Hollandbaan), gesprekken met het openbaar ministerie om te komen tot afspraken aangaande de handhaving van de maximumsnelheid. In het proces rond de afhandeling van de nasleep van de reconstructie Hollandbaan – Waardsebaan wordt dit verder besproken.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

23. Inspreker 23

23.1 Omvorming rotonde

Ik dien deze zienswijze in namens de werkgroep De Groene Rotonde. Onze zienswijze gaat m.n. in op de omvorming van de rotonde Hollandbaan-Molenvlietbaan tot een kruispunt. Onze werkgroep onderhoudt sinds najaar 2019 het groen op deze rotonde, volgens een met de gemeente afgesloten adoptiecontract. Samenvattend: Een kruispunt i.p.v. een rotonde voldoet niet aan de kernwaarden die de gemeente zegt te hanteren bij het inrichten van de omgeving, nl. veilig, duurzaam, innovatief en ecologisch. Ook wordt volgens ons onvoldoende onderhouden waarom er een kruispunt met stoplichten moet komen. De volledige tekst van onze zienswijze is te vinden in de bijlage.

De omvorming van de rotonde naar een kruispunt wordt nauwelijks beargumenteerd. In de raadsinformatiebrief staat dat nut- en noodzaak van de reconstructie nader zullen worden onderhouden. Als de onderbouwing er nog niet is, is het voorbarig om een ontwerp te presenteren waarin de keus voor een kruispunt al gemaakt is. Het enige argument dat uit de Ontwerpnota en de Toelichting te halen valt, is de verwachte opstopping in de ochtend door fietsverkeer dat voorrang heeft. Dat is een magere reden voor zo'n drastische ingreep. Het verwachte probleem doet zich maar een klein deel van de dag voor. Er zijn andere oplossingen denkbaar; zijn deze overwogen? Innovatief kan de gekozen oplossing niet genoemd worden.

Reactie gemeente

De plangrenzen van het ontwerpbestemmingsplan zijn ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan gewijzigd, waardoor een aantal onderdelen van de inspraakreactie geen betrekking meer hebben op het plangebied (zie kopje B. 'Belangrijkste wijzigingen bestemmingsplan').

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

23.2 Verlies van groene functie

In de raadsinformatiebrief wordt gesteld dat voor het kruispunt de bestemming “Verkeer” wordt vastgelegd, zonder hierbij aan te geven dat het om een wezenlijke wijziging van de functie gaat. Weliswaar staat in het Bestemmingsplan Molenvliet uit 2010 voor de rotonde Hollandbaan Molenvlietbaan de functie “Verkeer” aangegeven. Maar sinds voorjaar 2014 heeft de rotonde een groen karakter, met bomen, heggen, heesters en een grote variëteit aan planten. De gemeente heeft dit officieel erkend door het verlenen van adoptiecontracten. Feitelijk heeft het middengebied van de rotonde is al geruime tijd de bestemming “Groen” Volgens het adoptiecontract gaat het om een middencirkel met 203 m² beplanting. In de Toelichting (p. 55) wordt gesproken over een verhardingstoename van circa 200 m². Bij een vergelijking met de huidige plattegrond is te zien dat de toevoerwegen breder worden door extra rijstroken, ten koste van de groene bermen. Het lijkt er sterk op dat het groenoppervlak van de middencirkel van de rotonde niet is meegenomen in het berekende verlies aan groen. Het verlies aan groen is zeer waarschijnlijk dus een stuk groter dan 200 m².

Reactie gemeente

Binnen de bestemming ‘Verkeer’ worden groen/groenvoorzieningen mogelijk gemaakt. De rotonde heeft een verkeersbestemming omdat verkeer daar de belangrijkste functie is. Het groen is daaraan ondergeschikt en bestemmen als ‘Groen’ is daarom voor rotondes niet gebruikelijk. Daarnaast biedt het nieuwe dwarsprofiel van het Rembrandtbrugtracé meer ruimte voor een berm. Deze berm kan worden ingericht met bomen of andere vormen van groen. Door de nieuwe inrichting van het kruispunt gaat inderdaad groen verloren, maar er wordt tegelijkertijd ook rekening gehouden met mogelijkheden om het op andere plekken terug te brengen.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

23.3 Geen aandacht voor ecologische kernwaarde en groenblauw omgevingsplan

Aan de ecologische kernwaarde wordt niet of nauwelijks aandacht besteed. Ecologische waarden komen in de Toelichting alleen aan bod in de context van (verstoring van) beschermde diersoorten en bodembescherming. Het verlies aan groen wordt alleen besproken in relatie tot de waterberging. Opvallend genoeg wordt er in de verschillende stukken wel gesproken over het uitwerken van ambities op het gebied van duurzaamheid, maar worden biodiversiteit en ecologie hier niet bij betrokken. Wij zien dat als een belangrijke misser.

Het groenblauw omgevingsplan deel 1 (visiedocument van de gemeente uit 2013) stelt dat “we elk (her)inrichtingsplan met beide handen aangrijpen om ontbrekende verbindingen in het netwerk aan te leggen, aanwezige barrières weg te nemen en aantrekkelijke leefgebieden te maken voor dier- en plantensoorten die we daar graag zouden willen zien”. Volgens ons past de rotonde in de huidige vorm bij deze doelstelling, en is het omzetten naar een kruispunt in strijd met de aangehaalde doelen: barrières worden vergroot door het

opofferen van honderden vierkante meters groen en het verdwijnen van de groene middencirkel; de diversiteit van de bestaande beplanting (veel inheemse soorten en planten die aantrekkelijk zijn voor insecten) wordt vernietigd.

Het gebied behoort tot de groenblauwe hoofdstructuur. Snijden hierin gaat in tegen de uitgangspunten van het gemeentelijk beleid. Het streven is toch om gebieden met elkaar te verbinden, en te zorgen voor een netwerk van groengebieden. Door de ombouw naar een kruispunt komen gebieden juist verder van elkaar te liggen. Het groen in het Bomen- en Bloemenkwartier raakt verder geïsoleerd van Molenvliet.

Het voorontwerp negeert bijna geheel het groenblauw omgevingsplan. In de Raadsinformatiebrief, Toelichting en Ontwerpnota is slechts één verwijzing naar dit plan te vinden. T.a.v. Molenvliet wordt hierbij in de Toelichting opgemerkt: “De visie op de wijk Molenvliet is meer groen en het beperken van overlast van de randwegen.” Het wordt vervolgens niet duidelijk gemaakt hoe hieraan in het voorontwerp wordt tegemoet gekomen.

De zinsnede in de Toelichting “door de nieuwe verbinding wordt de Hollandbaan verlaagd waarbij een groene berm wordt gerealiseerd” wordt verder niet uitgewerkt; wij hebben in elk geval niks kunnen vinden over de genoemde verlaging. Wat wordt hiermee bedoeld?

Reactie gemeente

- Groenblauwe structuur: In het kader van de voorgenomen plannen is een visie op de ruimtelijke inpassing opgesteld. Deze visie wordt bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. In de visie wordt ingegaan op de groenblauwe netwerken van Woerden. Het Rembrandtbrugtracé krijgt in tegenstelling tot de andere straten op het bedrijventerrein een groen karakter, aansluitend op de landschappelijke structuren van de omgeving. Hierdoor wordt de Woerdense groenblauwe structuur versterkt, worden langzame en recreatieve verkeersroutes verbonden en worden klimaatgerelateerde problemen aangepakt met de inpassing van de nieuwe ontsluitingsweg. Voor de Hollandbaan geldt dat de bomenrijen zorgen voor een zachte en landschappelijke overgang tussen het bedrijventerrein en de woonwijk. Twee aan weerszijden gelegen vrijliggende fietspaden zorgen voor een continue ontsluiting in oost-westelijke richting. De groene stroken tussen de rijbaan en de fietspaden zorgen voor een veilig en prettig fietsklimaat en dragen bij aan de groene structuur van het gebied. De ruimtelijke visie en de uitwerking in de plannen gaan daarmee in op dit onderdeel.
- Verlaagde Hollandbaan en groene berm: De Hollandbaan wordt niet verlaagd. Dit is een verschrijving en is in het ontwerpbestemmingsplan aangepast.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In de toelichting is de beschrijving van de inrichting aangepast conform de boven gegeven reactie.

23.4 Negatieve gevolgen omgeving

In de huidige vorm is de kruising Hollandbaan-Molenvlietbaan ingebed in het groen. Rijdend op de rotonde is aan beide zijden groen; aan de kant van de middencirkel zelfs bloeiende planten, struiken en een drietal wilgen. Dit geeft een rustig beeld, ondanks het soms drukke verkeer. Passanten en bewoners waarderen de bloeiende beplanting op de rotonde, horen

we geregeld. Met de komst van een kruispunt, opstelstroken en stoplichten zou dit beeld radicaal veranderen: een grote asfaltvlakte met stoppend en optrekkend verkeer. De herstructurering van de kruising Hollandbaan-Waardsebaan heeft geleid tot een negatieve impact op de omgeving. Dit scenario gaat hier met de huidige plannen herhaald worden.

Aan de rand van Molenvliet, waar bewoners toch al overlast ervaren van randwegen, gaat uitbreiding van het wegensysteem ten koste van leefplezier. Een kruispunt i.p.v. een groene rotonde geeft het verkeerde signaal af: ruim baan voor gemotoriseerd verkeer, i.p.v. bewust maken dat je in en tussen groene woonwijken rijdt. Ook dát is een aspect van veiligheid en duurzaamheid die de gemeente hoog in het vaandel zegt te hebben bij het inrichten van de omgeving.

Reactie gemeente

Vergroening is een belangrijk onderdeel van de realisatie van het project. Aan weerszijden van de verschillende wegen worden de bermen op een groene manier ingericht. Voor het Rembrandtbrugtracé is speciale aandacht. Hierop wordt in de visie op de ruimtelijke inpassing verder ingegaan. Deze visie wordt als bijlage opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan. Er zijn echter wel een aantal punten waar het oplossen van de verkeersproblematiek en een beter verkeersnetwerk prioriteit hebben gekregen. Niet al het groen kan daarom behouden worden.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

23.5 Vervuiling

De toename van het verkeer leidt tot een toename van de geluidsoverlast. Daarbovenop zal de introductie van stoplichten leiden tot meer stoppen en starten van auto's, waardoor het geluid nog eens extra toeneemt. De vraag is of dit aspect is meegenomen in de geluidsberekeningen.

Wachtende en optrekkende auto's geven ook een extra milieubelasting, in de vorm van CO₂ en stikstofoxiden. Daarnaast zal er sprake zijn van lichtvervuiling door extra straatverlichting en stoplichten.

Reactie gemeente

- Geluid: zie inspraakreactie nummer 15.
- Stikstof en luchtkwaliteit: zie inspraakreactie nummer 11.
- Licht: Langs de bestaande wegen zijn op dit moment lichtmasten aanwezig. De herinrichting brengt hier geen dusdanig grote wijziging in aan dat lichthinder ontstaat bij lichthindergevoelige functies.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

23.6 Verkeerintensiteiten

Het plan "Rembrandtbrug", en de daarbij behorende omvorming van de rotonde Hollandbaan-Molenvlietbaan tot een kruispunt, legt eenzijdig de nadruk op de verkeersdoorstroming over de Hollandbaan. Er wordt geen rekening gehouden met de

belangen van het verkeer in en uit de omliggende wijken. Het autoverkeer krijgt letterlijk en figuurlijk ruim baan. We vinden dit slecht te verenigen met de noodzaak om alles op alles te zetten om de klimaatopwarming tegen te gaan, biodiversiteit te beschermen, en welzijn van bewoners te bevorderen. Volgens ons is een integrale benadering nodig, waarbij het belang van het autoverkeer niet langer het enige uitgangspunt is. In plaats daarvan moet worden gekeken hoe de infrastructuur zo kan worden ingericht dat gewenste ontwikkelingen worden gestimuleerd: ruimte voor fietsverkeer, verbindingen tussen wijken, goed OV, goede verbindingen naar OV knooppunten, aaneengesloten groene zones, ecologische draagkracht binnen de bebouwde kom. Deze uitgangspunten ontbreken geheel in het huidige plan.

Reactie gemeente

De voorgenomen ontwikkeling in Woerden West richt zich behalve op een verbetering van de doorstroming en daarmee een robuuster verkeersnetwerk ook op een verbetering van de verkeersveiligheid. Daar waar het huidige wegontwerp niet aan de richtlijnen voldoet of de verwachting is dat verkeersonveilige situaties zullen ontstaan, wordt het wegontwerp aangepast. In het wegontwerp wordt daarnaast aandacht besteed aan het fietsverkeer. Langs de wegen wordt bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad gerealiseerd en wordt gezorgd voor veilige oversteekplaatsen waar dat nodig is. Zie voor meer informatie over de manier waarop met het fietsverkeer wordt omgegaan inspraakreactie nummer 3.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

23.7 Aanbevelingen

We blijven twijfels houden, zoals hierboven aangegeven, of het in deze tijd verantwoord is het Rembrandtbrug-project uit te voeren. Als het toch doorgaat dringen we er op aan om bij de verdere uitwerking van de plannen:

- Oog te houden voor ecologische doelstellingen, naast waterberging etc.
- Te streven naar een echt doorgaande ecologische structuur langs de verbindingswegen.
- Bij de inrichting veel aandacht te geven aan biodiversiteit en extra leefruimte voor inheemse planten en dieren (dus bijv. niet alleen bomen in de groene strook langs het Rembrandttracé).
- Te bekijken hoe er langs de bestaande wegen, inclusief de rotonde Hollandbaan - Molenvlietbaan, meer ruimte geboden kan worden voor biodiversiteit. Wat nu opvalt is dat er wel erg veel grasstroken en grasvelden zijn. Volgens ons is een gevarieerdere beplanting mogelijk zonder dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Er wordt in het voorontwerp nog niet veel gezegd over de inrichting van de nieuwe rotondes en van het nieuwe tracé. We juichen het toe dat de binnencirkels van de nieuwe rotondes de bestemming "Groen" krijgen. De voorgestelde groene strook van 5,5 meter langs het nieuwe tracé biedt kansen: Geef de natuur hier ruim baan, en creëer een mooie verbindingzone tussen Molenvliet en het gebied langs de Oude Rijn. Voorwaarde daarbij is de rotondes en wegaansluitingen geen barrières gaan vormen.

Reactie gemeente

Wij danken u voor de aanbevelingen voor de verdere ontwikkeling van de voorgenomen plannen.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

24. Inspreker 24

24.1 Wegontwerp

- De doelstelling van het project Rembrandtbrug is om met een nieuwe brug en hoofdontsluitingsroute tussen Rietveld/Leidsestraatweg en Hollandbaan, de intensiteiten op de route Rembrandtlaan - Jozef Israëlslaan - Boerendijk te reduceren, zodat er een goede doorstroming en een veilig en robuust verkeersnetwerk in Woerden-West ontstaat en bijdraagt aan de verkeersvisie en strategienota.
- Automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebben, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of de autosnelweg geleid.
- Voor automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten en omgekeerd, geldt dat de verplaatsing binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt. Daarnaast levert de Rembrandtbrug een belangrijke impuls aan de gewenste herstructurering van het bedrijventerrein Barwoutswaarder.
- De gemeenteraad heeft gekozen voor het uitwerken van de oostelijke variant over bedrijventerrein Barwoutswaarder, omdat de kosten hiervan lager zijn dan van de westelijke variant. De gemeente heeft voor het aanleggen van een kruispunt en niet voor het handhaven of herontwerpen van de rotonde Hollandbaan-Molenvlietlaan. Argument voor deze keuze is de verkeersveiligheid (van met name fietsers) en goede doorstroming van het verkeer.

Is de gemeente Woerden zich ervan bewust dat met de keuze voor de hoofdontsluitingsroute via o.a. de Hollandbaan er feitelijk een verplaatsing van het verkeersprobleem op de Rembrandtlaan en Boerendijk optreedt naar de Hollandbaan en niet van de realisatie van een robuust verkeersnetwerk in Woerden-west zoals aangegeven in de doelstelling van het project? Door de afwikkeling van het verkeer via de nieuwe Rembrandtbrug over de Hollandbaan ontstaan op de Hollandbaan hogere verkeers- en geluidsintensiteiten. De Hollandbaan doorsnijdt twee woonwijken waardoor voor de omwonenden een grotere verkeers- en geluidsoverlast ontstaat. De huidige geluidsbelasting op de Hollandbaan is al hoog en vergelijkbaar met de geluidsoverlast op de Boerendijk. Daarbij lijkt een aanpassing van de rotonde Hollandbaan-Molenvlietbaan noodzakelijk om deze hogere verkeersintensiteiten te kunnen afwickelen, waarbij de doorstroming voor het verkeer van en naar de wijk Molenvliet feitelijk ondergeschikt wordt gemaakt aan doorstroming van het verkeer van en naar het Noordelijk achterland van Woerden.

Reactie gemeente

De gemeente is zich er van bewust dat met de komst van de Rembrandtbrug de intensiteiten op de Hollandbaan toe zullen nemen. In de verkenningsfase is een afweging gemaakt tussen de verbeterde doorstroming, de leefbaarheid rond de route via de Boerendijk en de verkeerstoename op de Hollandbaan. Er is gekozen om de Rembrandtbrug aan te leggen

om Woerden-west bereikbaar te houden en de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de oude route te verbeteren.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

24.3 Verkeersintensiteiten

Het afwikkelen van de hogere verkeersintensiteiten via de Hollandbaan en de kruising Hollandbaan-Molenvlietbaan is strijdig met de projectdoelstelling om verplaatsingen binnen de gemeente zo snel als mogelijk te laten verlopen. Bewoners in de wijk Molenvliet zullen er, door de toegenomen verkeersdruk op de Hollandbaan, in doorstroming binnen Woerden en naar buiten Woerden op achteruit gaan. Dit wordt mede versterkt door het voornemen om hier slimme verkeerslichten te realiseren. Bij handhaving van de rotonde blijft een vergelijkbare situatie als nu gehandhaafd met voorrang voor het langzame verkeer.

Reactie gemeente

Zie voor een uitleg over de verkeersintensiteiten inspraakreactie nummer 9, onder 'verkeersintensiteiten'.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

24.4 Voorkeursalternatief / wegontwerp

Er is hier sprake van het verplaatsen van het probleem van de Rembrandtlaan-Boerendijk naar de Hollandbaan en niet van een structurele oplossing om het verkeer zo snel door Woerden te leiden. Ik maak bezwaar tegen deze oplossing en de keuze om de westelijke variant niet uit te werken.

Wegontwerp

Ik maak bezwaar tegen de keuze voor een kruispunt met slimme verkeerslichten, waarbij voorrang wordt gegeven aan de doorstroming van het verkeer van- en naar het achterland. De voorrang zou juist voor het verkeer van- en naar de wijk Molenvliet moeten zijn als inwoners van Woerden.

Bij voorrang voor het verkeer uit het achterland zal er door de snellere doorstroming altijd een aanzuigende werking zijn wat zal leiden tot nog hogere verkeersintensiteiten (op de Hollandbaan) en het daarmee creëren van een toekomstig verkeersinfarct in Woerden. In het voorontwerp wordt de aanzuigende werking ontkent zonder hiervan een feitelijke onderbouwing te geven.

VKA

Een betere keuze zou zijn om de randweg Woerden-West te realiseren en het verkeer uit het achterland en bedrijventerrein vanaf de Rembrandtbrug via die route af te wikkelen. Daarmee ontstaat een robuust ontwerp voor zowel de Boerendijk als de Hollandbaan. Een alternatief waarbij de doorstroming kan worden behouden is het (deels) beperken van de snelheid van het verkeer op de Hollandbaan tot 30 km/h (borden gl wegontwerp met bijvoorbeeld versmallingen) op die locaties waar de Hollandbaan dicht langs woonbebouwing loopt en ter hoogte van de kruising Hollandbaan-Molenvlietbaan. De doorstroming voor verkeer door Woerden vanuit het achterland wordt daarbij minder gunstig waardoor de aanzuigende werking wordt verminderd. De lokale snelheidsbeperking zal ook leiden tot minder geluidsoverlast op geluidgevoelige locaties. Tevens kan daarbij de huidige rotonde worden behouden, omdat de verkeersintensiteit (gemotoriseerd verkeer per tijdseenheid) lager zal zijn.

Reactie gemeente

Zie voor een uitgebreide uitleg over de keuze om geen westelijke randweg te realiseren inspraakreactie nummer 9.

Een snelheidsverlaging is voor een gebiedsontsluitingsweg in de bebouwde kom niet mogelijk. Functie, vorm en gebruik zijn dan niet met elkaar in overeenstemming en dat leidt tot onduidelijke (en daarmee onveilige) verkeerssituaties. Wel vindt er in het kader van de motie (zie C Motie geluidmaatregelen Hollandbaan) overleg plaats met het openbaar ministerie over de mogelijkheid om de toegestane snelheid beter te handhaven.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

24.5 Rotonde Molenvlietbaan - Hollandbaan

Groen (groene rotonde)

- De huidige rotonde Molenvlietbaan - Hollandbaan is van toegevoegde waarde voor de omwonenden. Deze rotonde is geadopteerd door de werkgroep "De Groene Rotonde" (degroenerotonde.nl) en een uniek stukje groen op een drukke verkeersplek in Woerden. Naast de mooie uitstraling heeft deze rotonde ook een geluid reducerende werking door de absorberende zachte bodem met planten. Dit is een beter alternatief in vergelijking met een kruispunt met verkeerslichten en een groot hard asfalt oppervlak. Op grond van beide argumenten (uitstraling en geluidsabsorberende bodem) maak ik bezwaar tegen het alternatief om deze rotonde te vervangen door een verkeerskruispunt met een groot geluidreflecterend asfalt oppervlak en verkeerslichten (lichthinder). De nadelen van een dergelijk kruispunt zijn al opgetreden voor de omwonenden van de nieuwe kruising Hollandbaan/Waardsebaan.

Wegontwerp/VKA

- De gemeente Woerden heeft gekozen voor een Kruispunt Molenvlietbaan -Hollandbaan met verkeerslichten. Reden is dat vooral in de ochtendspits het aanbod van fietsers (richting de stad) zodanig is dat bij een rotonde de wachtrijen voor gemotoriseerd verkeer te lang zullen worden. Hierbij is uitgegaan van drie opstelstroken op de hoofdrichting (Hollandbaan) en twee opstelstroken op de zijrichtingen om het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken.

Voor de wijk Molenvliet is de Molenvlietbaan een belangrijke fietsroute naar o.a. de stad, maar ook andersom voor fietsers richting het winkelcentrum Molenvliet. Met de komst van een kruising met verkeerslichten ontstaat een extra (onnodige) barrière voor met name fietsers die nu voorrang hebben op de rotonde. Dit zal fietsverkeer binnen Woerden richting de stad en het winkelcentrum ontmoedigen terwijl de gemeente juist het centrum autoluw wil maken en voorrang wil geven voor fietsers binnen Woerden. Ik maak bezwaar tegen de keuze om de voorrangssituatie voor fietsers te wijzigen. Een alternatief zou kunnen zijn het verplaatsen van de oversteekplaats voor fietsers wat verder van de rotonde af zodat weggebruikers daar goed zicht op hebben gecombineerd met een goed verlicht zebraapad voor voetgangers.

Wegontwerp

In de afweging voor de keuze voor een kruispunt Hollandbaan-Molenvlietvaan zijn de kosten voor het reduceren van de toename van de geluidsbelasting die ontstaat op de gevels van omwonenden niet meegenomen. De gemeente maakt de keuze om voor deze geluidstoename hogere waarden aan te vragen. Daarbij worden kosten voor geluidsmaatregelen "uitgespaard" terwijl de gemeente hiertoe wettelijk is verplicht. Ik maak bezwaar tegen het voornemen om geen geluidsmaatregelendoor te voeren, ook in geval de rotonde wordt behouden.

Reactie gemeente

In de inleiding van dit document is een aanpassing in het plangebied opgenomen. Dit ontwerpbestemmingsplan ziet niet meer op de rotonde, dan wel het kruispunt. Voor een uitgebreidere uitleg hierover verwijzen wij u naar kopje B 'belangrijkste wijzigingen voorontwerpbestemmingsplan'. Zie daarnaast voor meer informatie over groen inspraakreactie 23.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

24.6 Geluidsoverlast

Participatie

De gemeente Woerden heeft op de informatieavond van 2 juli aangegeven zich ervan bewust te zijn dat de geluidstoename dient te worden gereduceerd en niet zomaar hogere waarden kunnen worden vastgesteld. Quote: "Dat kan zeker niet "zomaar". Wanneer er wettelijke normen worden overschreden zijn we verplicht maatregelen te treffen. Wanneer blijkt dat deze maatregelen niet voldoende zijn om ook de wettelijke normen te voldoen, biedt de Wet Geluidhinder de gemeenteraad de mogelijkheid om de hogere geluidsnormen vast te stellen voor die specifieke gevallen. In overleg met de bewoners gaan we nog kijken of er toch nog maatregelen genomen kunnen worden, waardoor het vaststellen van hogere waarden voorkomen kan worden.

Geluid

De vraag is hoe deze toezegging wordt ingevuld? Gaat de gemeente Woerden bijvoorbeeld een extra geluidsonderzoek laten uitvoeren door welke maatregelen deze toename kan worden weggenomen, zodat er door de bewoners wat te kiezen is? Kunnen de bewonersvoorstellen doen voor de maatregelen die worden onderzocht? Er ligt nu geen

enkele maatregel voor aan de bewoners anders dan de uitspraak dat er geen effectieve maatregelen zijn. Dit is verder niet feitelijk onderbouwd. Ik maak hier bezwaar tegen. De gemeente is wettelijk verplicht een onderzoek in te stellen naar geluidsmaatregelen. Dit kunnen geluidsschermen zijn, stil asfalt, maar bijvoorbeeld ook snelheidsbeperkingen op de Hollandbaan.

Is de gemeente woerden zich ervan bewust dat de geluidstoename eenvoudig kan worden voorkomen door "geluidsarm" te ontwerpen? Bijvoorbeeld door snelheidsbeperkende maatregelen of verplaatsen van de bestaande rotonde? Zie hiervoor het concept ontwerp inde bijlage. Ik maak daarbij nogmaals bezwaar tegen het huidige ontwerp van een kruispunt(met verkeerslichten) wat zal leiden tot extra geluidsoverlast van remmend en optrekkend verkeer en door het harde bodemoppervlak van asfalt.

De gemeente woerden geeft in het bestemmingsplan aan dat de nieuwe situatie gericht is op een robuust verkeersnetwerk met goede doorstroming en verkeersveiligheid en het ontlasten van het verkeer op de Rembrandlaan en Boerendijk. Daarbij gelden ook de ontwerpuitgangspunten vanuit de verkeersvisie (zo min mogelijk kruispunten). Ook gelden de richtlijnen van de provincie Utrecht(interim omgevingsverordening van 10 maart 2021). Daarin wordt gesteld dat Voor het themabereikbaarheid geldt dat een bestemmingsplan waarin nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien, wordt gewaarborgd dat knelpunten in de bereikbaarheid niet toenemen en bij voorkeur afnemen. De gemeente Woerden stelt dat de ontwikkeling van de Rembrandtbrug en de aangesloten wegen bijdraagt aan de ontwikkelingen aan de verbetering van de bereikbaarheid van de stad Woerden. Knelpunten in bereikbaarheid nemen af. Een mobiliteitstoets is daarom niet nodig voor de beoogde ontwikkeling.

Reactie gemeente

Voor de reactie over het onderwerp geluid en geluidsoverlast, verwijzen wij u naar inspraakreactie 15. Zie voor een beschrijving van de mogelijkheden om geluidsarm wegdek toe te passen inspraakreactie nummer 20 onder 20.7.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

24.7 Westelijke randweg

Op basis van de geschetste zienswijze bij punt 1 en 2 maak ik bezwaar tegen de keuze om de Westelijke variant niet uit te werken. Er is geen sprake van een structurele oplossing voor het verkeersprobleem in Woerden-West zoals de gemeente stelt en in de afweging zijn de extra kosten voor geluidsmaatregelen niet meegenomen. Op basis van de geschetste zienswijze bij punt 1 en 2 maak ik ook bezwaar tegen de argumentatie dat een mobiliteitstoets niet nodig is. Op basis van de zienswijze bij punt 1 en 2 verwacht ik dat niet is gewaarborgd dat de knelpunten in de bereikbaarheid voor met name het verkeer van- en naar de wijk Molenvliet worden opgelost. De bereikbaarheid van het centrum van Woerden voor met name fietsers lijkt op basis van het huidige voorontwerp af te nemen. Toetsing aan de omgevingsverordening van de provincie Utrecht door het uitvoeren van een mobiliteitstoets is noodzakelijk. Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplanvoorontwerp Rembrandtbrug.

Reactie gemeente

Voor de uitleg waarom er vooralsnog geen westelijke randweg komt, verwijzen wij u naar inspraakreactie nummer 9. Een mobiliteitstoets heeft betrekking op ruimtelijke ontwikkelingen waarbij productie en attractie van verkeer een rol speelt. Denk hierbij aan bedrijventerreinen, woonlocaties en voorzieningen. De toets is bedoeld om de vervoerswijzekeuze te beïnvloeden. In dit geval gaat het om de realisatie van een infrastructureel project. Een mobiliteitstoets is daarom niet nodig.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

24.8 Participatie

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen/gewijzigd vast te stellen, namelijk door het uitwerken van de westelijke variant, het onderzoeken van de voorgestelde alternatieven, en het uitvoeren van een extra geluidsonderzoek en mobiliteitstoets. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Reactie gemeente

Wij willen u erop attenderen dat het op het moment van indienen van de inspraakreactie gaat om een voorontwerpbestemmingsplan. Wanneer het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd kunt u een zienswijze indienen tegen het bestemmingsplan. Het ging in deze fase van het project alleen om inspraak.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

25. Inspreker 25

25.1 Westelijke randweg

De Westelijke randweg is het thema waar al tientallen jaren over wordt gesproken. De Rembrandtbrug was onderdeel van het BRAVO project. Een samenwerking tussen gemeente, provincie en Rijkswaterstaat. De gemeenteraad heeft besloten om de Westelijke (randweg) ontsluiting uit het BRAVO project te halen. De basis infra is aangelegd en het aansluiten van deze opgave is een logische vervolgstap. Doordat de gemeenteraad gekozen heeft een alternatief, is dit de minst goede oplossing geworden.

In eerste instantie was het geheel van het BRAVO project een goed doordachte oplossing voor de integrale verkeersbenadering en verkeersdoorstroming in Woerden. Het meest beschamende is dat in de politieke belangen de persoonlijke belangen van raadsleden en belanghebbenden zwaarder lijken te wegen dan het belang van de inwoners, waar de gemeenteraad uiteindelijk door gekozen is. De Woerdense burger trekt aan het kortste eind, omdat de politiek met haar belangen niet tot een consensus kan komen wat voor de meerderheid van de inwoners de beste oplossing is.

De keuze van de Rembrandtbrug is een politieke oplossing, waar de meerderheid van de gemeenteraad mee kon instemmen, om de doorstroming door Woerden te organiseren. Er is niet gekeken naar de effecten voor de bewoners die langs deze route wonen. Ook door de

gemeente Woerden is niet transparant aangegeven wat de effecten zijn. De brug over de Rijn zorgt bij de Hollandbaan voor meer verkeer, geluidsoverlast, verlagend woongenot, etc. en kan leiden tot planschade.

Er is gezocht naar betrokken inwoners via een buurtcomité om onder andere maatregelen te organiseren met betrekking tot geluidsoverlast. Hier zijn meerdere scenario's besproken voor de Hollandbaan en hier is nog geen consensus over bereikt, terwijl deze gesprekken al jaren lopen. Helaas zonder succes.

Reactie gemeente

Voor het onderwerp 'westelijke randweg' verwijzen we u naar inspraakreactie nummer 9. In de verkenningfase is ook gekeken naar de negatieve effecten. Voor een uitgebreide uitleg wordt verwezen naar de "Eindrapportage, Project Brug Woerden-West d.d. augustus 2020" dat u op de website www.brugwoerdenwest.nl kunt terugvinden. Hierin staat ook beschreven welke negatieve effecten er optreden.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

25.2 Structuurvisie

In de structuurvisie van de gemeente zijn kernambities benoemd. Onder andere dat het in alle kernen en wijken ook in de toekomst leefbaar en aantrekkelijk moet blijven. Hoe kan het dat er met deze besluitvorming - door dezelfde raad - toch wordt gekozen om in een woonomgeving meer verkeer te laten plaatsvinden, terwijl er voor de integrale oplossing al een randweg is aangelegd. Het huidige plan stuit in tegen eerdere eigen besluitvorming en leidt tot verlaagd woongenot. Ook is het bespoedigen van meer groen één van de pijlers. Door meer verkeer, meer fijnstof, meer uitstoot van Co2 door de wijken te laten rijden, wordt dit alles niet bevorderd.

Reactie gemeente

Voor een uitleg over de ruimtelijke structuurvisie van de gemeente Woerden wordt u verwezen naar inspraakreactie nummer 18.5. Voor groenstructuur verwijzen we u naar inspraakreactie nummer 23.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

25.3 Doel Rembrandtbrug

De aanleiding is het verbeteren van de verkeersontsluiting in Woerden. Door een brug te plaatsen wordt de enorme verkeersbelasting, inclusief geluidsoverlast verlaagd bij de Rembrandtlaan, de Jozef Israëlslaan en de Boerendijk. Door het verplaatsen van de brug zoals nu voorgesteld, wordt de verkeersdrukke en geluidsoverlast verplaatst naar een ander deel van Woerden, de Hollandbaan en omgeving. De gemeente is verantwoordelijk voor een integrale visie voor de inwoners van Woerden. Het lijkt nu een oplossing om een ander probleem op te lossen, terwijl de nieuwe probleem onder vinders niet adequaat en zorgvuldig betrokken zijn.

Reactie gemeente

De realisering van dit project verspreidt de verkeersdruk, in plaats van dat het zich centreert op één weg zoals dat nu het geval is. De voorgenomen ontwikkeling in het plangebied betreft geen verplaatsing van het probleem (zie verder inspraakreactie nummer 16 en 9 (onder 'verkeerintensiteiten').

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

25.4 Rotonde - verkeersveiligheid

De grote toestroom verkeer vanuit één richting zorgt voor een onevenredige druk op de rotonde en zorgt voor het vastzetten van de rotonde. Verkeerslichten zouden hier een meer adequate oplossing voor zijn. Verkeersveiligheid is geenszins benoemd. In heel Nederland (en Woerden) zijn verkeerslichten verwijderd en zijn rotondes voor in de plaats komen. En de gemeente wil nu de rotonde verwijderen en verkeerslichten daar voor in de plaats laten komen. Deze rotonde wordt veelvuldig gebruikt door allerlei doelgroepen. Met name de doelgroep scholieren baart ons grote zorgen. Hoe kunnen wij onze kinderen straks laten oversteken? Of verwacht de gemeente dat wij onze kinderen moeten laten omfietsen via de fietstunnel bij de Essenlaan? (en in hoeverre is het fietstunneltje 's avonds veilig?). In vergelijking met het kruispunt Waardsebaan vs Hollandbaan waar geregeld botsingen, aanrijdingen en letselschade voorkomt, is dit op de rotonde bij Hollandbaan - Molenvlietbaan in vele mindere mate. Rotondes zijn veiliger. Ook heeft de gemeente Woerden als ambitie om de fiets te stimuleren (kijk ook naar het effect van het parkeerbeleid van de binnenstad). Hoe kan een rotonde dan plaats moeten maken voor verkeerslichten. De aansluiting van de ontsluiting Rembrandtbrug op de inmiddels aangelegde parallelweg zorgt voor verlaging van de verkeersdruk en daarmee ook op de rotonde. Hierdoor kan de rotonde blijven.

Ook wordt er door vrijwilligers zorgvuldig gewerkt om de rotonde met groen en bloeiende bloemen te voorzien. Dit is een onderdeel van het uitgangspunt: groenere wijk. Een mooi voorbeeld van burgerparticipatie welke ook weer teniet wordt gedaan. Met de mogelijke komst van verkeerslichten wordt het groen minder en wordt asfalt vergroot.

Reactie gemeente

De plangrenzen van het ontwerpbestemmingsplan zijn ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan gewijzigd, waardoor een aantal onderdelen van de inspraakreactie geen betrekking meer hebben op het plangebied (zie kopje B. 'Belangrijkste wijzigingen bestemmingsplan').

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

25.5 Geluidsoverlast

Door de extra verwachte verkeersdruk op de Hollandbaan wordt een hogere geluidsoverlast verwacht. Echter is dit op basis van meetmodellen doorgerekend, maar niet op basis van de werkelijke geluidswaardes.

De Hollandbaan is een 50 km weg. Echter wordt hier doorgaans niet zachter dan 50 km per uur gereden. Op meerdere momenten wordt deze kilometerwaarde overschreden. In

afstemming met het buurtcomité is gevraagd om snelheidscontroles door de politie uit te voeren. Er worden geregeld snelheidscontroles uitgevoerd door de Politie. Echter, is dit een momentsturing van de situatie. Men ziet de politieauto staan en gaat zachter rijden. Bijvoorbeeld een flitspaal levert structureel een verlaging op van de snelheid, wat structureel het geluidsoverlast verlaagd.

In het plan is het akoestisch onderzoek gedeeld. Er is niet expliciet af te leiden hoe groot de verhouding is qua vrachtverkeer. Juist het vrachtverkeer zorgt voor geluidsoverlast in de achtertuinen van Waaloord, Amsteloord, de balkons van de Eikenlaan en de achtertuinen van de Essenlaan. Grenzend aan de Hollandbaan zit het industrieterrein Barwoutswaarder. Hier zitten bedrijven gevestigd die met grote Amerikaanse vrachtwagens 's morgens en aan het einde van de dag met veel lawaai over de Hollandbaan rijden. Met de komst van de geplande Rembrandtbrug wordt een deel van het vrachtverkeer uit de omgeving van Nieuwerburg en Zegveld ook via de Hollandbaan geleid. Dit zorgt voor een extra verzwaring van geluidsoverlast van vrachtverkeer. Er zijn aannames gedaan voor het akoestisch onderzoek, die niet op de feiten gebaseerd zijn.

In de stukken is bepaald dat er voorwaarden zijn bepaald indien er sprake is van het verlenen van hogere grenswaarden. Onder andere is hierin meegenomen de geluidsluwe gevel en de indeling van de woonkamer van onder andere de huizen Waaloord. Door resonantie en weerklank is een meting op alleen de achterzijde van de woningen subjectief. Het gaat om het geheel aan geluidswaarden en daarmee het effect op het woon- en leefgenot. Ook is er geschreven over de geluidsluwe gevel, te weten de achtergevel van Waaloord. Voor de Waaloord woningen is de woonkamer aan de achterzijde van de woning gesitueerd en moet worden geluid als de verblijfsruimte. Dit is de gevel waar het geluid zich manifesteert. In algemene zin moet het ALARE principe worden gehanteerd, voordat de hogere grenswaarden worden vastgesteld. Hieraan is niet voldaan.

Reactie gemeente

Voor een volledig antwoord over het onderwerp 'geluidsoverlast' en het akoestische onderzoek verwijzen we u naar inspraakreactie nummer 15. Daarnaast:

- Handhaving van de maximumsnelheid is een ander thema dat niet valt onder de regels die gesteld kunnen worden in het bestemmingsplan. In de behandeling van de motie wordt hier wel aandacht aan besteed (zie C Motie geluidmaatregelen Hollandbaan).
- De percentages vrachtverkeer uit het akoestisch onderzoek zijn gebaseerd op de verkeersgegevens van de verschillende wegdelen. Deze zijn in bijlage II van het akoestisch onderzoek terug te vinden. Daarbij is gebruik gemaakt van de afkortingen LV (lichtverkeer), MV (middelzwaar verkeer) en ZV (zwaar verkeer). De verkeersgegevens zijn gebaseerd op modelberekeningen. De modelberekeningen zijn gebaseerd op feitelijke tellingen op verschillende wegvakken. Hierin is ook de verdeling van het wegverkeer meegenomen.
- Voordat de hogere waarden kunnen worden aangevraagd, moet de gecumuleerde geluidbelasting op het geluidgevoelige object worden bepaald.
- ALARA-principe: zie inspraakreactie nummer 18.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

25.6 M.E.R.-beoordeling

Volgens de documenten wordt gesteld dat er geen M.E.R. beoordeling aan de orde is. Er is gebleken dat de effecten niet dusdanig zijn, om dit uit te voeren. Ik lees uit de stukken niet expliciet waarom dit niet aan de orde is en de onderbouwing hiervan ontbreekt.

Reactie gemeente

Voor de realisatie van het Rembrandttracé zijn in het bestemmingsplan de relevante milieu- en omgevingsaspecten zorgvuldig afgewogen. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Zie ook inspraakreactie nummer 20, onder 20.3.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

25.7 Planschade

Door een verhoogd geluidsoverlast wordt een nieuwe (hogere) geluidswaarde vastgesteld. Deze worden onder andere ook kadastraal vastgelegd. Het effect hiervan kan een lagere economische waarde van de woningen betekenen. In mijn ogen is er sprake van planschade en zal er een schadevergoeding moeten worden betaald aan de woning eigenaren aangrenzend aan de Hollandbaan en omgeving.

Reactie gemeente

Een verzoek om planschade kan worden ingediend op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

25.8 Goede ruimtelijke ordening

Met de genoemde onderwerpen in deze zienswijze is er in mijn beleving niet integraal naar alle onderwerpen gekeken en de effecten daarvan. De effecten op leef- en woongenot wordt niet naar gekeken en juist daar heeft de gemeente Woerden beleid voor gemaakt. De gemeente is er voor om inwoners te beschermen bij tegengestelde belangen en te zorgen voor een leefbare passende oplossing. De aansluiting op de Parralelweg is gezien vanuit een integrale benadering voor leefbaarheid de beste oplossing

Reactie gemeente

In het kader van gemeentelijke besluitvorming moet bij een bestemmingsplan door middel van een integrale ruimtelijke benadering nadrukkelijk rekening worden gehouden met de consequenties van het plan voor de omgeving en omwonenden. Het bevoegd gezag is namelijk verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing op alle ruimtelijke ontwikkelingen. De gevolgen op de leefomgeving worden in hoofdstuk 4 van de toelichting van het bestemmingsplan door middel van de beschouwing van voor het project Rembrandtbrug relevante milieu- en omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen, en hiermee wordt de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan aangetoond.

Conclusie

Dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

26. Inspreker 26

26.1 Akoestisch onderzoek

Namens onze opdrachtgevers de heer D de Wit en de heer Jan de Vos dienen wij hierbij een zienswijze in op de plannen voor de aanleg van de Rembrandtbrug en de daarbij behorende infrastructuur. Beide heren zijn gezamenlijk eigenaar van het woongebouw in de voormalige Graansilo's en het naastgelegen woonhuis aan de Leidsestraatweg 229. Totaal zijn er 13 wooneenheden in de panden gevestigd die allemaal zijn verhuurd. Bij aanleg van de infrastructuur zal de toegang tot een deel van het perceel komen te vervallen waarmee bij de woningen behorende parkeerplaatsen niet meer bereikbaar zijn.

Daarnaast zal door de aanleg van de brug een hogere geluidbelasting gaan ontstaan op de gevels van de woningen wat het woongenot van de bewoners aantast. Het risico bestaat dat huurders daardoor hun huurovereenkomst gaan opzeggen en de wooneenheden niet of lastiger te verhuren zijn.

Een mogelijke oplossing wordt getoond in de bijlage waarbij de aanwezige woning wordt gesloopt en er op het perceel een appartementengebouw wordt gerealiseerd met 6 stuks appartementen in 3 bouwlagen. Dit appartementengebouw kan dan als buffer fungeren naar de bestaande (minder goed geïsoleerde) wooneenheden. Tevens kan de zijgevel van de nieuwbouw worden doorgetrokken zodat deze als geluidscherm kan fungeren. Parkeren kan worden opgeloste aan de andere zijde van de brug waar een parkeerterrein kan worden aangelegd wat ook gebruikt kan worden voor andere functies en bewoners in de omgeving. Graag zouden wij over deze mogelijkheden met u van gedachten wisselen om te komen tot een plan waar zowel de gemeente als mijn opdrachtgevers zich in kunnen vinden. Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Reactie gemeente

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor de appartementen aan de Leidsestraatweg 229 hogere waarden moeten worden aangevraagd. Voor deze woningen moet een gevelmaatregelenonderzoek plaatsvinden om het geluidniveau binnen te garanderen. In de geluidgevoelige ruimtes moet worden voldaan aan de binnengrenswaarde van 33 dB. Dit onderzoek wordt gestart nadat het besluit voor vaststelling van een hogere waarde onherroepelijk is.

De parkeermogelijkheden komen inderdaad te vervallen. Aan de overzijde van de nieuwe weg is in het plan parkeerruimte opgenomen om deze parkeerplaatsen te compenseren.

Voor wat betreft de mogelijkheden die u ziet zijn wij reeds in contact in het kader van de grondverwerving.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan is aangepast. In het plan is ruimte opgenomen om de parkeervraag in het gebied te faciliteren.

27. Inspreker 27 (gezamenlijke inspraak)

27.1 Handtekeningen

Handtekeningenactie.

Reactie gemeente

Wij danken u voor de verzamelde handtekeningen. Uw inspraakreactie hebben wij beantwoord onder nummer 18.

2. Vooroverlegreacties

Een reactie is ontvangen van:

1. Veiligheidsregio Utrecht (VRU)
2. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)
3. Provincie Utrecht
4. Gasunie

1. Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

1.1 Omgevingsveiligheid

Na bestudering van het bestemmingsplan en uit eigen onderzoek stel ik vast dat alle relevante zaken ten aanzien van het aspect omgevingsveiligheid zijn beschouwd in het bestemmingsplan. Er worden geen (beperkt) kwetsbare objecten of nieuwe risicobronnen in het plangebied toegevoegd, waardoor het groepsrisico onveranderd blijft. Tevens maakt de nieuwe ontsluitingsroute geen onderdeel uit van de aangewezen hoofdroutes van het vervoer van gevaarlijke stoffen door de gemeente Woerden.

Vanuit het aspect omgevingsveiligheid zijn er dan ook geen belemmeringen ten aanzien van deze nieuwe ontsluitingsroute.

Reactie

Dank voor de reactie.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast.

1.2 Medegebruik ontsluitingsroute door nood- en hulpdiensten

De nieuwe ontsluitingsroute zal tevens gebruikt gaan worden door de nood- en hulpdiensten. Om dit medegebruik te optimaliseren adviseer ik u om;

- De nieuwe verkeersregelinstallatie ter plaatse van de kruising Molenvlietbaan – Hollandbaan te voorzien van kenmerk 2021-004353 beïnvloedingssysteem (KAR/Talking traffic) die het mogelijk maakt om de verkeersregelinstallatie te beïnvloeden, om zo de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten te verkorten.
- Te onderzoeken op welke wijze er afstemming (middels procedures) plaats kan vinden tussen de brugbediening en het gebruik van de brug op het moment dat de

nood- en hulpdiensten onderweg zijn naar een incident, en hierbij gebruik willen maken van deze brug.

Reactie gemeente

- Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan is ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan aangepast. Het deel van het plangebied waarin de kruising Molenvlietbaan - Hollandbaan ligt, is nu geen onderdeel meer van het bestemmingsplan Rembrandtbrug. De voorgestelde aanpassingen zijn niet meer van toepassing.
- De andere bruggen in Woerden worden handmatig bediend. Op het moment dat de brugbediener een sirene hoort, wordt de brug gesloten. Er komt geen aanvullend systeem. De brugbediener is verantwoordelijk voor het spoedig sluiten van de brug.

Conclusie

Door een wijziging van het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan, is het voorstel over het beïnvloedingssysteem niet meer van toepassing. Daarnaast is de brugbediener verantwoordelijk voor het spoedig sluiten van de brug. Er zullen inhoudelijk geen aanpassingen zijn voor het ontwerpbestemmingsplan.

1.3 Aanlegwerkzaamheden

Met betrekking tot de aanlegwerkzaamheden wil ik u adviseren om: bij het eventueel wijzigen of vernieuwen van de waterleiding(en) langs het tracé in overleg met de VRU te treden over de plaatsbepaling van de brandkranen. De dekking van de openbare bluswatervoorziening kan hierdoor mogelijk verbeterd worden.

Reactie gemeente

Bij het eventueel wijzigen of vernieuwen van de waterleiding(en) langs het Rembrandttracé zal de gemeente, in overeenstemming met het advies uit de inspraakreactie, in overleg met de VRU treden over de plaatsbepaling van de brandkranen.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast.

2. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)

2.1 Algemeen

Allereerst de complimenten voor het werk wat in de waterparagraaf van de toelichting zit. Gezien de vele verwijzingen naar de keur in het stuk zit er veel werk in, dat wordt gewaardeerd.

Reactie gemeente

Dank voor de reactie en dank voor de complimenten.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast.

2.2 De verbeelding

In de verbeelding is extra water ingetekend bij de Oude Rijn, komt daar dan ook meer water of wat is precies het idee bij dat stukje?

Reactie gemeente

Voor de verbeelding geldt dat voor de bestemming 'Water' aansluiting wordt gezocht met het geldende bestemmingsplan. Dit wordt in het ontwerpbestemmingsplan aangepast.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt aangepast.

2.3 Compensatie

Wij denken graag mee over de wijze van compenseren en hoe die precies plaatsvindt. Binnen een ontwikkeling is het ook vaak mogelijk om verharding/ontharding tegenover elkaar weg te strepen. We staan ervoor open om samen te kijken in hoeverre dat hier van toepassing is.

Reactie gemeente

Op 18 oktober heeft het gesprek plaatsgevonden met HDSR en de gemeente Woerden over de watercompensatie. Er zijn verschillende mogelijkheden voor watercompensatie in beeld, waaronder open water in de Oude Rijn ten opzichte van de brug en de uitbreiding van bestaande watergangen ten noorden van de brug. Het betreft nog zoekgebieden. We stemmen graag verder af met HDSR om het compensatieplan concreter te maken.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet aangepast, maar de compensatiemogelijkheden worden onderzocht.

2.4 Vergunningen

Daarnaast willen we er nog op wijzen dat veel werkzaamheden vergunningplichtig zijn en hiervoor een goede afstemming gewenst is om teleurstellingen in de loop van het traject te voorkomen, wij zijn altijd bereikbaar om verduidelijking of uitleg te geven over (on)mogelijkheden rondom deze ontwikkeling.

Reactie gemeente

Het is duidelijk dat er verschillende vergunningen vanuit HDSR benodigd zijn. In de waterparagraaf is hiervoor een aanzet gemaakt. We stemmen graag verder af over specifieke vergunningen.

Conclusie

De vergunningen worden onderzocht.

3. Provincie Utrecht

3.1 Algemeen

Het provinciaal ruimtelijk beleid is neergelegd in de Omgevingsvisie provincie Utrecht en geborgd in de bijbehorende Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht (IOV).

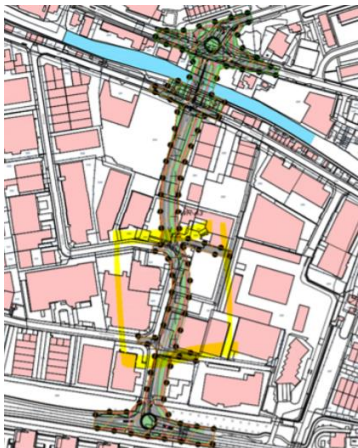
In de IOV, die op 1 april 2021 in werking is getreden, zijn algemene regels opgenomen over de inhoud, toelichting of onderbouwing van onder meer bestemmingsplannen. Hiermee is

beoogd de provinciale belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijke niveau. Ik heb uw plan bekeken op basis van het bovengenoemde beleid en heb hierop de volgende opmerkingen.

Het plan maakt een nieuwe hoofdontsluitingsweg tussen de Hollandbaan en de Rembrandtlaan te Woerden planologisch en juridisch mogelijk.

3.2 Archeologie

Op het gebied van archeologie wil ik graag een opmerking maken, die voortkomt uit het provinciaal belang dat zich richt op behoud van restanten van de Limes. Op de plankaart wordt het geel-gemarkeerde gebied op de afbeelding hieronder de waarde – archeologie 4 toegekend. In de regels van het plan staat dat de dieptegrens voor deze waarde wordt gesteld op 1,0m. Deze waarde komt niet overeen met het advies van het bijgevoegde archeologisch rapport, waarin voor het hele plangebied ten noorden van de Touwslagerweg-Leidekkersweg verwacht wordt op 40 tot 60 cm diepte vondsten aan te treffen. Waarde 4 zou dit stuk van het plangebied ontheffen van onderzoek, waardoor bodemvondsten geschaad zouden kunnen worden. De zone met waarde 4 zal daarom aangepast moeten worden naar waarde 3.



Overigens geeft het gemeentelijk beleid ook aan dat in een gebied waar de limesweg verwacht wordt, een categorie 3 moet worden gehanteerd, zie de uitsnede uit p. 42 van het rapport uit 2010 hieronder (laatste bullit bij categorie 3).

Legenda waarden- en verwachtingenkaart		Beleidscategorie maatregelenkaart	
WAARDEN	Archeologisch monument	Rijksbeschermde archeologische terijnen (ex artikel 3 van de Monumentenwet)	Categorie 1
	Archeologisch waardevol terrein	AMK-terreinen/ gewaardeerde vindplaatsen	Categorie 2
VERWACHTINGEN	Hoog	- Cultuurhistorische elementen en terijnen (bewoningslijnen, oude woonplaatsen) met een hoge verwachting op het aantreffen van archeologische waarden uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd (jonge archeologie; relatief cultuurhistorische monumenten); - Landschappelijke eenheden (jongere beddinggordels/ stroomruggen) met een hoge verwachting op het aantreffen van archeologische waarden (prehistorie t/m Nieuwe tijd) - verwacht traac Romeinse IJzerweg	Categorie 3
	Middelhoog	- Oudere, dieper gelegen stroomgordels en crevassen, met een middelhoge kans op het aantreffen van archeologische waarden (Vroege en Late Prehistorie) - mogelijk (gedeeltelijk) verstoorte terijnen van hoge verwachting, gelegen op de oeverwal van de Oude Rijn	Categorie 4
	Laag	Landschappelijke eenheden (komgronden) met een lage kans op het aantreffen van archeologische waarden.	Categorie 5
	Geen	Zones waar het bodemarchief is verstoord of waar op basis van eerder archeologisch	Categorie 6

Daarom verzoek ik u om in het genoemde gebied de waarde – archeologie 4 te wijzigen in waarde -archeologie 3.

Reactie gemeente

De archeologische dubbelbestemming wordt overgenomen zoals uit uw voorstel. De zone tussen de Touwslagersweg en de Leidekkersweg wordt bestemd als Waarde -Archeologie 3.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt aangepast.

3.3 Water

Plan bevindt zich in het 100-jaaraandachtsgebied en het grondwaterbeschermingsgebied Woerden. Ik verzoek u om in de plantoelichting een verwijzing naar de instructieregels IOV voor het grondwaterbeschermingsgebied op te nemen en tevens te beschrijven hoe deze regels in acht worden genomen. Het gaat om de artikelen 3.5 t/m 3.38 en de artikelen 3.7 Instructieregel ruimtelijke bescherming grondwater en 3.12 Zorgplicht grondwater.

Ten aanzien van de toelichting zou ik nog de volgende aandachtspunten willen meegeven:

- In het grondwaterbeschermingsgebied Woerden is het verboden om grond- of funderingswerken uit te voeren of te hebben op een diepte van 3 m of meer onder het maaiveld, m.u.v. de vrijstellingen genoemd in de IOV artikelen 3.5 t/m 3.38.
- In paragraaf 3.2.2 op pagina 25 noemt u paragraaf 4.11, dit moet echter paragraaf 4.7 Water zijn.
- Bij paragraaf 4.7 Water mist de beschouwing met betrekking de beschermingszones voor drinkwaterwinning, omdat men het bij paragraaf 3.3.2 niet benoemt.
- In paragraaf 4.7 Water wordt er geen verband gelegd tussen de Oude Rijn als KRW-waterlichaam en de voorgestelde maatregelen om de effecten van het wegdek en brug op de waterkwaliteit te verminderen.
- Paragraaf 4.11: Ook bij het (ver)leggen van kabels en leidingen gelden er regels op grond van de IOV op een diepte van 3 m of meer onder het maaiveld.

Reactie gemeente

In de waterparagraaf zullen we opnemen dat het plangebied zich bevindt in een 100-jaar aandachtsgebied en het grondwaterbeschermingsgebied Woerden. We schenken hierbij ook aandacht aan de regels vanuit het IOV en de overige aandachtspunten die u hebt meegegeven.

Conclusie

In het ontwerpbestemmingsplan wordt rekening gehouden met de voorgestelde aanpassingen.

3.4 Bodem

In hoofdstuk 4.8 van de toelichting zou ik u willen adviseren om op te nemen dat het de ontwikkeling in een grondwaterbeschermingsgebied ligt.

Reactie gemeente

In paragraaf 4.8 wordt toegevoegd dat de ontwikkeling zich binnen een grondwaterbeschermingsgebied bevindt.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt aangepast.

4. Gasunie

4.1 Artikel 'Leiding-Gas'

Opnemen adequate regeling afwijken van bouwregels artikel 'Leiding-Gas'

Het huidige artikel 6.3 biedt een beoordelingsvrijheid¹ die niet door artikel 14 derde lid Bevb wordt geboden. Hierin is bepaald dat de veiligheid van de in de belemmeringenstrook gelegen buisleiding niet mag worden geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegelaten. Wij verzoeken u derhalve om artikel 6.3 lid met de volgende punten aan te passen:

- Dat de veiligheid van de gasleiding mag niet worden geschaad.
- Dat vooraf door het bevoegd gezag schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de leidingbeheerder.
- Dat er geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

Aanvullen omgevingsvergunningstelsel artikel 'Leiding-Gas'

De nu opgenomen werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden zijn onvoldoende om een veilig en bedrijfszeker gastransport te waarborgen en gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leiding(en) te beperken. Wij verzoeken u om artikel 6.4.1 uit te breiden met de volgende werkzaamheden:

- Onder lid b; het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage.
- Onder lid d; het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

4.2 Samenvallen dubbelbestemming 'Leiding-Gas' met dubbelbestemming 'Waarde Archeologie-3'

De dubbelbestemming Leiding-Gas valt op diverse locaties in het bestemmingsplan samen met de dubbelbestemming 'dubbelbestemming 'Waarde Archeologie-3'. Omdat bij de aanleg van de leidingen de grond reeds geroerd is, verzoeken wij u om artikel 10.5.2 zodanig aan te passen dat het verbod niet van toepassing is, indien:

- Het gaat om onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen en werkzaamheden binnen bestaande tracés van kabels en leidingen waarbij niet dieper gegraven wordt dan de reeds uitgegraven diepte.

Reactie gemeente

Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan is ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan aangepast. Het deel van het plangebied waarin de bestemming Leiding-Gas ligt, is nu geen onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug. De voorgestelde aanpassingen zijn niet meer van toepassing. Voor meer informatie wordt verwezen naar B. 'Belangrijkste wijzigingen bestemmingsplan'.

Conclusie

Het ontwerpbestemmingsplan is inmiddels gewijzigd. Bovenstaande vraag valt niet meer binnen het plangebied.