

Q&A online informatiebijeenkomst 24 januari 2021 - Hollandbaan & rotonde Molenvlietbaan

<p>1 Waarom is het niet mogelijk om deze bijeenkomst interactief via Teams te doen? Dus niet via de chat maar zoals Teams is bedoeld en wat in anderen Gemeenten wel wordt gedaan; ook met grote groepen.</p>	<p>De bijeenkomst is bedoeld om iedereen bij te praten over de lopende acties. Dit is op zich al een uitdaging via MS Teams, zowel voor de zender als ook voor de ontvangers. Een goede interactieve discussie over alle onderstaande vragen is niet haalbaar.</p>
<p>2 is financiering al rond</p>	<p>Het onderwerp van deze bijeenkomst is de Motie Hollandbaan, waarin de gemeenteraad een onderzoek vraagt naar het nemen van geluidsmaatregelen langs de Hollandbaan. In het onderzoek worden diverse maatregelen vergeleken en een kostenplaatje gemaakt. De gemeenteraad wordt in 2022 een voorstel over de maatregelkeuze en de financiering ervan. De financiering is dus nog niet rond, de gemeenteraad zal geld ter beschikking moeten stellen. (PS. de financiering van het project Rembrandtbrug is wel rond.)</p>
<p>3 zo'n 3 tot 4 jaar geleden is er al een inspraakavond geweest in het oude gemeentehuis. Van de ruim 30 insprekers was er slechts één voor een brug met ontsluiting op de Hollandbaan. De overige waren tegen. Waarom koos de raad dan toch voor een onderzoek op naar een brug ipv de westelijke randweg waar iedereen voor was?</p>	<p>Na het horen van de mening van de insprekers, heeft een duidelijke meerderheid van de gemeenteraad op 15 oktober 2020 gekozen voor de Rembrandtbrug als beste oplossing om op korte termijn de verkeersafwikkeling in het centrum van Woerden te verbeteren. De argumenten van de gemeenteraad kunt u nalezen in het openbare raadsvoorstel van destijds.</p>
<p>4 Er wordt gesproken over een reductie maar een aanzienlijke toename bij de Hollandbaan</p>	<p>Het klopt dat als gevolg van de aanleg van de Rembrandtbrug het verkeer op de Hollandbaan zal toenemen.</p>
<p>5 Het is toch twijfelachtig waarom er geen politieke ondersteuning is voor een randweg en er dus gekozen wordt om de verkeersdruk en dus het probleem te verplaatsen naar een oplossing die dwars langs woonwijken loopt en dus veel inwoners van deze wijken raakt. Is dit uitlegbaar? We zien overal voorbeelden waar verkeer juist om leefgebieden wordt geleid en gemeente Woerden besluit nu tegengesteld</p>	<p>De Hollandbaan is een wijkonsluitingsweg, juist bedoeld om het verkeer uit de diverse stadsdelen naar de provinciale - en snelwegen te leiden. Het effect van het project Rembrandtbrug is dat de te grote verkeersdruk in Woerden West, op de route Rembrandtlaan - Boerendijk - Waardsebaan, sterkt afneemt. Voor een deel van dit verkeer wordt het logischer om de Hollandbaan als route te nemen. De Hollandbaan is daarvoor geschikter qua afmeting en ligging en routing.</p>
<p>6 k begrijp uit uw eerste uitleg dat er geen politiek draagvlak voor de Westelijke randweg was. Gaat het nu om politiek draagvlak of om het verbeteren van de verkeerssituatie in en om Woerden?</p>	<p>Het gaat om het verbeteren van de verkeerssituatie in Woerden, waarvoor geld nodig is en dus ook politiek draagvlak. De aanleg van de Rembrandtbrug maakt een eventuele toekomstige randweg niet onmogelijk.</p>
<p>7 Waarom zo'n weg niet direct buiten de woongebieden (stad) om wat in andere Gemeenten prioriteit heeft maar blijkbaar in Woerden niet.</p>	<p>zie antwoorden bij vraag 5 en 6</p>
<p>8 Wanneer de westelijke randweg na 2030 toch op jhet programma staat en je investeert dan nu meer dan 20 miljoen, dan ben je toch bezig met kapitaalsvernietiging?</p>	<p>Nee, zeker niet. De aanleg van de Rembrandtbrug kan goed gecombineerd worden met een eventuele toekomstige randweg.</p>
<p>9 Als er straks toch een randweg komt ligt de rembrandbrug dan wel op de juiste plaats?</p>	<p>Ja. Uit verkeersonderzoek blijkt dat de locatie van de brug nauwelijks bepalend is voor het effect van een westelijke randweg. Omdat de Rembrandtbrug verreweg leidt tot de grote reductie van het verkeer op de route Rembrandtlaan -Boerendijk en het aantal voertuigkilometers in Woerden-West is de locatie van deze brug de beste in combinatie met een eventuele randweg.</p>
<p>10 Als de Rembrandtbrug er komt dan zal de Westelijke randweg er naar verwachting niet meer komen. Dit had juist ervoor kunnen zorgen dat het verkeer om Woerden gaat en niet door Woerden!</p>	<p>De aanleg van de Rembrandtbrug maakt een eventuele toekomstige randweg niet onmogelijk, kan daar goed onderdeel van worden. Daarnaast is een randweg niet de beste oplossing voor het probleem op de Jozef Israelslaan Boerendijk. De Randweg heeft voornamelijk een positief effect op het verkeer op de Hollandbaan.</p>
<p>11 Rekenen met percentages is niet aan te raden, het gaat wat overlast betreft om absolute aantallen.</p>	<p>Met de percentages kan vlotter de toe- of afname worden aangeduid. Bij het bepalen van geluidhinder door autoverkeer gaat het inderdaad meer om aantallen/intensiteiten.</p>
<p>12 Waaro niet eerste de westelijke randweg en later kijken naar eventueel een brug met ontsluiting op de Hollandbaan?</p>	<p>zie antwoord bij vraag 10</p>
<p>13 Het probleem lijkt in een randweg EN brug te zitten. Beide realiseren lijkt mij de waarde van een randweg inderdaad verminderen, dusdanig redeneren helpt natuurlijk mee de randweg dan maar te laten zitten, het lijkt een makkelijke optie waarbij de omwonenden met de impact opgezaald worden</p>	<p>zie antwoord bij vraag 10</p>

14	Welke aanbestedingsprocedure wordt gevolgd voor de bouw van de Rembrandtbrug en de aanpassing van de verdere infrastructuur?		De aanbestedingsprocedure is nog niet bekend.
15	Waarom worden er nu bij het gebied van het ziekenhuis huizen gebouwd en mogelijk komen er daar meer. en waarom gaan de bedrijven bij Molenvliet niet daarheen en huizen daar waar al huizen staan?		Deze vraag gaat over een ander onderwerp.
16	Waarom staat in de stukken aan de raad dat het terrein tussen RWZI en barwoutswaard kan worden voor ontwikkeling bedrijventerrein, terwijl nu gezegd wordt dat na 2030 er alsnog een westelijke randweg kan komen. Ga je die bedrijven dan slopen? Als daar een nieuw bedrijventerrein ligt, komt er geen westelijke randweg meer. Komt er dan geen ontwikkeling van het bedrijventerrein?		Het tracé van een eventuele randweg zou kunnen lopen via de Rembrandtbrug, rotonde Kuipersweg - Hollandbaan en dan richting het westen. Een randweg zal niet over de gronden ten oosten van de RWZI lopen. De mogelijke ontwikkeling van deze gronden maakt de aanleg van een randweg in de toekomst niet onmogelijk.
17	200 inspraakreacties lijkt mij een duidelijk beeld van hoe de omwonenden erover denken. Lijkt mij dat dan het hele proces tot betrekking van de brug herzien zou moeten worden en gekomen moet komen met een optie welke minder impact en meer draagvlak heeft		Ca. 180 inspraakreacties gaan over de bestaande overlast van autoverkeer op de Hollandbaan, en over de toekomstige vergroting van deze overlast. Dit is voor de gemeente inderdaad een heel duidelijke oproep om serieus onderzoek te doen naar het treffen van maatregelen die de negatieve impact verkleinen of wegnemen. Zie hiervoor ook antwoord op vraag 2. De keuze voor de Rembrandtbrug wordt niet heroverwogen.
18	Je geeft aan dat we vanavond in gesprek gaan. Maar die mogelijkheid is er helemaal niet.		Iedereen is tijdens de bijeenkomst direct uitgenodigd om in de dagen na de bijeenkomst een persoonlijke afspraak met de gemeente te maken.
19	Is de aankoop van de benodigde percelen iets wat vrijwillig verloopt? Maw, worden mensen gedwongen via onteigening van grond?		De gemeente zal zich tot het uiterste inspannen om minnelijk tot overeenstemming te komen met de grondeigenaren. Als definitief blijkt dat dat niet mogelijk is, kan de gemeente het besluit nemen om een grondeigenaar te onteigenen in het belang van de aanleg van een openbare weg. De gemeenteraad zal moeten besluiten of zij de Onteigeningswet wil toepassen.
20	Wat zijn de ambities van de gemeente voor het beperken van vrachtverkeer nabij woningen? Op de Hollandbaan beginnen de eerste vrachtwagens al voor 4.00 met hun dag.		Deze vraag gaat over een ander onderwerp.
21	Worden ook de bewoners aan bijv De Dieze waar de geluidsgrens van 48 dB ook wordt overschreden (zie berekeningen Witteveen&Bos) ook uitgenodigd voor de toelichting hogere waarden? Tot nu toe staan deze woningen niet op de lijst van hogere grenswaarden		De woningen aan De Dieze worden niet uitgenodigd voor een toelichting op wettelijke procedure voor een de hogere waarden op basis van de Wet geluidhinder. Dit omdat bij de woningen aan de Dieze geen sprake is van een hogere grenswaarden in het kader van de Wetgeluidhinder.
22	Ik heb vernomen van een iemand die betrokken was bij de metingen bij de Hollandbaan dat er aanzienlijk meer autoverkeer was dan was ingeschat en bovendien harder werd gereden dan de 50km/h waarmee in de modellen is gerekend. Welke consequenties kan dit hebben voor het vervolg zowel bij Hollandbaan als nieuwe plannen?		In modellen wordt altijd met een gemiddelde waarde gerekend. In de metingen zien we inderdaad dat een deel van verkeer harder rijdt dan is toegestaan. Met deze metingen vragen we dan ook een flitspaal aan bij het Openbaar Ministerie op de kruising Hollandbaan en Waardsebaan in beide richtingen. Als het OM besluit deze aanvraag te honoreren, dan zal dit absoluut ten goede komen van de snelheid op de Hollandbaan. We zien ook dat er iets meer verkeer rijdt dan waar we nu van uit gaan, echter is de meting uitgevoerd ten tijde dat er in Woerden omleidingen waren, waardoor het aantal in deze meting niet representatief is. Tweejaarlijks voert de gemeente op vaste telpunten verkeersstellingen uit. Deze gegevens worden vervolgens weer verwerkt in de verkeersmodellen waarmee gerekend wordt.
23	Het blijft bizar dat de keuze wordt gemaakt een dergelijke verkeersstroom met zoveel vrachtverkeer midden door een woonwijk te leiden met als argument dat dan de overlast vermindert. Dit zou men niet moeten willen!		Zie antwoord bij vraag 5
24	Is de mogelijkheid van een tunnel onderzocht?		De vraag is niet duidelijk.
25	Kan er geregeld worden dat er een minimaal aantal mensen gevraagd wordt een zienswijze in te dienen? Dit raakt vele mensen en je wilt voorkomen dat mensen hier onvoldoende bovenop zitten, informatiebijeenkomsten missen, en dat er onvoldoende inzicht is wat omwonenden hiervan vinden (wie niet bijwoont of zich inleest gaat stil akkoord met alles wat verzonnen wordt)		Voor de aanleg van de Rembrandtbrug is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het ontwerp bestemmingsplan zal in januari 2022 ter inzage worden gelegd. Volgens de wet mag iedereen een zienswijze indienen, deze groep kan niet worden beperkt of iets dergelijks.
26	Huh? er staat bij nadelen niet de verkeersveiligheid? Kijk eens naar het kruispunt bij de Grozette. Regelmatig aanrijdingen... bij de rotonde bijna nihil		Een voordeel van een rotonde kan inderdaad zijn dat er minder aanrijdingen zijn.
27	Volgens mij gaan ALLE woningen grenzend aan de Hollandbaan over de geluidsnormen heen. Zeker als het type verkeer anders wordt, auto's optrekken/langer stilstaan, etc. Wordt daar wel voldoende rekening mee gehouden?		De woningen aan de Hollandbaan overschrijden geen norm. De conclusie van het akoestisch onderzoek is dat in totaal bij 22 woningen de geluidsbelasting op de gevel hoger wordt dan de norm. Voor deze woningen wordt een hogere grenswaarde vastgesteld. Deze woningen liggen niet in de buurt van de Hollandbaan. In het akoestisch onderzoek wordt rekening gehouden met het afremmen en optrekken van verkeer nabij kruisingen. Hiervoor is in het de wettelijk voorgeschreven rekenmethodiek een toeslag opgenomen en deze is in het model toegepast.
28	Blijft in de nieuwe variant de groene middencirkel?		De invulling van de middencirkel van de rotondes is nog onbekend.

29	Kun je dan nog wel een bestemmingsplan vaststellen als een belangrijk onderdeel niet duidelijk is (de rotonde). Hierdoor lijkt rechtsonzekerheid te ontstaan voor de bewoners. Denk dat de Raad van State daar wel een duidelijke mening over heeft.	Er is nu geen definitief plan voor aanpassing van de kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan, daarvoor willen we zoals gezegd meer verkeersonderzoek doen en beter innovatieve verkeersmaatregelen verkennen. Meer tijd nemen voor een wellicht effectievere en efficiëntere aanpassing schaadt niemands belangen zo denken wij.
30	Hoe kan het dat er wordt gezegd we zien nu bij het kruispunt Hollandbaan ... dat geeft niet veel vertrouwen voor de toekomst.	De uitgevoerde vergroting van de kruising Hollandbaan - Waardsebaan was nodig voor een goede afwikkeling van het verkeer op die locatie. Met de opmerking werd bedoeld dat nu u als bewoner nadrukkelijk ervaart dat vergroting van een kruising impact heeft, u wellicht zult begrijpen dat de gemeente ook een degelijk besluit wil nemen over een aanpassing van de kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan en daarvoor het nodige onderzoek wil uitvoeren.
31	Zijn de geluidsmetingen en de hierop volgende modellen van voor of na de reconstructie van de Hollandbaan/Waardsedijk uitgevoerd? Sinds de reconstructie is de overlast aanzienlijk hoger geworden.	Er hebben geen geluidmetingen plaatsgevonden. In het akoestisch onderzoek is destijds een berekening gemaakt van de te verwachten geluidbelasting als gevolg van de reconstructie. Uit dit onderzoek is gebleken dat de toename van het geluid binnen de normen bleef. Dit neemt niet weg dat bewoners dit anders ervaren. Mede doordat de weg als racebaan wordt gebruikt.
32	De Hollandbaan was een redelijk normale weg maar aan alle klachten van de bewoners daar te zien niet meer dus dan zijn er nog meer vragen zowel op dit moment als het vervolg.	De vraag is niet duidelijk.
33	Nogmaals vind ik het te makkelijk om met theoretische berekeningen aan te tonen dat de toename slechts (!!!) 1 Db is. Rekening houdend met de soorten verkeer en de feitelijke snelheid is dat echt anders	In Nederland bepaalt de wet hoe dit onderzoek moet worden uitgevoerd. In het onderzoek wordt wel degelijk rekening gehouden met de diverse verkeerdeelnemers.
34	Het gaat veel over geluid. Neem aan dat we ook denken aan de gezondheid = fijnstof	Over het uitgevoerde onderzoek naar Luchtkwaliteit kunt u lezen in een bijlage van het bestemmingsplan Rembrandtbrug.
35	De gemeente interpreteert de wet wel heel eng. De wet verbiedt niet om berekeningen over het hele tracé te laten uitvoeren. Waarom doet de gemeente dat niet?	Dat heeft de gemeente gedaan. In het akoestisch onderzoek (paragraaf 4.3) behorend bij het bestemmingsplan is ook het zogenaamde "uitstralings-effect". Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de toename ongeveer 1 dB ten opzichte van de huidige situatie.
36	geluidsoverlast;... toename van decibels/ toename van geluid... houden jullie rekening mee bij de leefbaarheid met de gemeten geluidswaarde (dus bijv 50 km per uur rijden op hollandbaan), of met de feitelijke geluidsoverlast (men rijdt er gemiddeld 70 km per uur) en straks 23% drukker is veel meer herrie. Hoe meten jullie?	In het akoestisch onderzoek moet gerekend worden met de wettelijke maximum snelheid. Deze snelheid is 50 km/uur. Er wordt geen rekening gehouden met snelheidsovertreders.
37	waar hebben we het over als we over de 1db toename hebben? lijkt alsof dit gebaseerd is op een lang tijd gemiddeld (waarin de rustige nachturen) worden meegerekend	Deze toename is inderdaad conform de wetgeving gebaseerd op langetijd gemiddelde. Piekbelastingen zijn hierin verdisconteerd.
38	Toename geluid 1decibel snappen we, er rijden niet tegelijkertijd meer auto's/vrachtauto's. Er komen namelijk niet meer rijbanen bij. Echter er rijden wel veel meer vrachtauto's, veel meer auto's en met name wordt er veel harder gereden. Met harder rijden neemt het geluid toe, daarnaast is de hoeveelheid verkeer veel meer waardoor er een constante geluidsdruk is. Dit wordt als zeer hinderlijk ervaren en zal dus alleen maar toenemen!	Voor de Hollandbaan (tussen de Molenvlietlaan en de Waardsebaan) geldt dat er op WEEKdagen in 2023 ruim 9.700 motorvoertuigen en in de situatie 2036 zonder brug circa 10.000 motorvoertuigen rijden. Voor de situatie in 2036 met de Rembrandtbrug zal de intensiteit in een WEEKdag toenemen tot ruim 12.500 motorvoertuigen.
39	Houdt u er ook rekening mee dat woningen aan de Hollandbaan (Eikenlaan) in de 70 er jaren zijn gebouwd. En niet altijd beschikken over triple glas dan wel dubbel glas.	Als uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de woninggevel hoger is dan de wettelijke norm, dan per woning een onderzoek naar het geluidsniveau in de woning. Mocht het binnengeluidsniveau te hoog zijn, dan worden maatregelen genomen qua geluidisolatie. Bij alle andere woningen waar de geluidsbelasting op de woninggevel onder de norm blijft, wordt geen onderzoek gedaan naar het binnengeluidsniveau. Het is de keuze van de woningeigenaren om het woongenot te vergroten met geluidwerende beglazing etc.
40	Deze woningen hebben dan ook meer last van geluidsoverlast	Zie antwoord bij vraag 39. Ja, bewoners van een woning zonder extra geluidwerende beglazing zullen mogelijk meer geluidsoverlast ervaren. Zolang de geluidsbelasting op de gevel onder de wettelijke norm blijft, is dit een keuze van de woningeigenaar. De gemeente heeft hierin geen taak.
41	Gaat het lucht en geluidplan meetellen in het bestmingsplan?	Het lucht- en geluidplan is formeel nog niet vastgesteld door de gemeente en kan als zodanig dan ook nog een beleidskader vormen voor het bestemmingplan. Het bestemmingsplan is getoetst aan de normen uit de Wetgeluidhinder.
42	Het is bijzonder storend dat elke keer benadrukt wordt dat de gemeente tot niets verplicht is volgens de wet	Wij begrijpen dat dit niet wellicht als storend kan worden ervaren, echter is het goed om duidelijk onderscheid te blijven maken tussen wettelijke maatregelen en boven wettelijke maatregelen.

43	Waarom wordt met de geluidsbelasting geen rekening gehouden met de doorlooptijd van geluid? Op de Hollandbaan neemt het geluid met 1db toe, maar is er wel 25% langer geluidsoverlast.	Natuurkundige is de geluidtoename als gevolg van de toename van de verkeersintensiteiten omgerekend naar een langetijdgemiddelde geluidbelasting. In de regel kan gesteld worden dat een verdubbeling van de intensiteiten een toename van 3dB op de gevel betekent. In de rekenformules die achter het model zitten is rekening gehouden met de hogere geluidbelasting, doordat er meer verkeer rijdt en over langere tijd meer verkeer rijdt. Het langetijdgemiddelde neemt dan ook toe bij een toename van het verkeer.
44	Bij de omgeving van het industrieterrein zullen we ook geluidsproblemen krijgen	De vraag is niet duidelijk.
45	betwijfel of een hoger scherm daadwerkelijk geluid tegen houdt, mede gezien de breedte van de weg bij de kruispunten - ben benieuwd hoe dit is bepaald?	De effectiviteit van een geluidscherm op wat grotere afstand van de weg is inderdaad vaak kleiner, zeker rondom kruispunten. Dit kan exact worden bepaald met specialistische berekeningen.
46	Is leefbaarheid te meten aan normen en onderzoeken? Zie hier een groot gat tussen theorie en praktijk	Leefbaarheid wordt inderdaad bepaald door tal van objectieve en subjectieve factoren. Als leefbaarheid een afwegingscriterium wordt bij het maken van keuzes, is het nodig om leefbaarheid middels onderzoek concreter te maken en vast te leggen in getallen/beschrijvingen. Daarmee wordt de discussie en de afweging ondersteund.
47	De wet schrijft voor wanneer er maatregelen genomen moeten worden. De wet verbiedt niet dat er maatregelen genomen als je onder de waarden blijft. Waarom blijft de gemeente dan maar aan de wet vasthouden en zich daaro beroepen?	Juist in het kader van de Motie Hollandbaan wordt op verzoek van de gemeenteraad onderzocht of en welke maatregelen redelijkerwijs genomen kunnen worden als de geluidsbelasting onder de wettelijke norm zit. In het kader van het bestemmingsplan moeten we het plan toetsen aan de wet. Er lopen dus twee processen naast elkaar 1) Bestemmingsplanprocedure (wettelijk) 2) Uitvoering Motie Hollandbaan (boven wettelijk).
48	Worden eventuele besluiten ook genomen rekening houdend met de streefwaarden? Het is toch vreemd dat eerst besloten wordt dat de hinder toe mag nemen en achteraf gekeken wordt of een lagere streefwaarde haalbaar is	Zie ook het antwoord op vraag 47.
49	Ligt er daar overal stilasfalt en zo niet gaat die er dan komen?	Op de Hollandbaan ligt geen stil asfalt. De gemeenteraad zal een besluitnemen over het treffen van maatregelen op de Hollandbaan.
50	in het kader van ALARA, zo laag als redelijk mogelijk, wil je toch geen onnatuurlijke toename van geluidssdruk veroorzaken met dit plan? Nu lijkt het omgedraaid, je gaat een nieuwe route aanleggen en dat proberen zo stil als mogelijk binnen dat aangepaste kader te krijgen, dus eerst verhogen en dan de schade iets inperken zodat de toename iets lager gaat uitpakken, maar toenemen doet het dan	Hiertoe is een afweging gemaakt. De toename van het geluid (ca. 1dB) op de Hollandbaan is een negatief effect van de aanleg van de Rembrandtbrug. Dit effect is destijds meegewogen in de besluitvorming. In het akoestisch onderzoek bij het bestemmingsplan is dit effect nogmaals inzichtelijk gemaakt.
51	Er wordt gesteld: bepalen welke woningen niet voldoen aan de streefwaarde. Eris ook nog iets als leefbaarheid. We willen ook in de tuin kunnen zitten en een gesprek kunnen voeren. wordt de woning gemeten, of ook de leefbaarheid in de tuin?	In het akoestisch onderzoek wordt de geluidsbelasting op de woninggevel berekend. De geluidsbelasting of leefbaarheid in de tuin wordt niet in het onderzoek betrokken.
52	Gaat de gemeente in haar streefwaarden kijken naar de cumulatieve geluidsniveau op een woning? Dus ook geluid van de vliegtuigen (we liggen onder aanvliegeroute SChiphol), A12, spoor, naast de weg?	In het streefwaarde onderzoek beperken wij ons tot de hoge geluidbelastingen als gevolg van de Hollandbaan. De Hollandbaan is de overheersende geluidbron.
53	Dit duurt veel te lang. Kan het nog anders gaan verlopen vanwege wijzigingen in de politieke samenstelling?	Het besluit over het wel/niet nemen van maatregelen langs de Hollandbaan wordt genomen door de democratisch gekozen gemeenteraad.
54	Het verminderen van de snelheid op de Hollandbaan zal een redelijke bijdrage leveren aan het verminderen van geluid. Een snelheid van 30 km per uur zal de doorstroming van het verkeer niet negatief maar positief beïnvloeden. Zeker als er aan beide zijden van de Hollandbaan verkeerslichten komen. Ook zal het leiden tot een vermindering van fijnstof. Handhaving is hierbij zeker van belang.	De maximum rijsnelheid op een wijkontsluitingsweg als de Hollandbaan moet minimaal 50 km/u zijn voor een vlotte afwikkeling van het verkeer. De rijsnelheid wordt niet verlaagd naar 30 km/u.
55	ordt er straks in de afweging ook rekening gehouden met geluidscumulatie zoals extra geluid van de A12, luchtverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï?	De cumulatie is alleen in beeld gebracht bij woningen waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld. Zie ook vraag 52.
56	Flitspaal bij kruising lijkt me behoorlijk zinloos. Halverwege de Hollandbaan wordt het hardst gereden. Hier lijkt me het zinvoller. Na de flitspaal bij het kruispunt wordt er alsnog gas gegeven	Het Openbaar Ministerie neemt besluiten over het plaatsen van flitspalen. De gemeente Woerden dient de aanvraag in samen met de Politie Woerden. Het Openbaar Ministerie beoordeeld een aanvraag op verkeersveiligheid. Geluidsoverlast is geen toetsingscriterium. Een iets hogere snelheid halverwege de Hollandbaan leidt niet direct tot een grotere verkeersonveiligheid. In de voor gesprekken met de politie en het OM is deze locatie wel benoemd, maar niet als kansrijk bevonden voor een flitspaal.
57	niet allen het vak vergroten middels belijning maar direct met een band, anders wordt er alsnog over het vlak gereden (geracet)	We nemen deze suggestie mee in de uitwerking.
58	Helemaal eens met Carel; het lijkt wel een snelweg na verdrijvingsvlak tot aan rotonde	Opmerking gehoord.
59	Gaat de politie ook gevraagd worden om de auto's met de compensatie uitlaat (de knalpoten) aan te houden en een WOK-melding op te leggen (oftewel uitlaat eraf?)	De handhaving hiervan is een basistaak van de politie.
60	gezien de snelheid over de gehele hollandbaan, waarom niet een lokale traject controle	Zie antwoord op vraag 56.

61	De ivri werkt alleen als er maar een (1) naderende rijbaan is. Je ziet nu dat er hard wordt ingehaald langs degene die zich wel aan de snelheid houdt. Dat helpt dus maar zeer matig		De vraag is niet duidelijk.
62	Deze foto is precies het probleem: welke gemeente legt nou bewust zo'n snelweg aan dwars door een woonwijk? Dan kun je wel handhaven, maar het probleem is de weg zelf.		De Hollandbaan is een belangrijke wijksluitingsweg in Woerden-West. Een vlotte doorstroming is ook voor omwonenden zeer belangrijk. Een vlotte doorstroming en er voor zorgen dat een weg niet uitnodigd om hard te rijden zijn vaak botsende belangen. We kijken daarom nu naar nudging maatregelen en het plaatsen van een flitspaal.
63	Ik pleit voor een zo hoog mogelijk geluidsscherm. Het nieuwe lage scherm langs de Waardsebaan is bij voorbeeld echt een gemiste kans om het geluid te weren voor de woningen aan de Essenlaan.		Bij de keuze voor een maatregel wordt ook gekeken naar de kosten, de effectiviteit en de inpassing in de omgeving. Een hoog geluidsscherm heeft vaak veel effect, maar is duurder en heeft een grotere ruimtelijke impact.
64	dan kan ook het verdijvingsvlak blijven ter bevordering van de doorstroming, hier is waarom het kruispunt tenslotte ook vergroot is??		Zie het antwoord op vraag 62.
65	Ik heb de politie nog nooit bovenop de bult/fietserstunnel zien staan. Hier zien we vanuit 2 richtingen hoge snelheden!		Opmerking gehoord.
66	Belachelijk dat een drukke verkeersader dwars door een drukke woonwijk loopt. Was ooit een planologische vergissing		Opmerking gehoord.
67	Wat is de verwachting ten aanzien van de snelheid van auto's vanaf het nieuw te realiseren kruispunt richting Waardsebaan? Daar heb ik nu niets over gehoord		De maximum rijsnelheid op de Hollandbaan blijft 50 km/u.
68	eigenlijk is het jammer, er wordt toegegeven dat de hollandbaan nu al erg druk is en geluidsoverlast geeft, desondanks is er een plan om de drukte te laten toenemen, in deze tijd zou je toch liever zien dat de genoemde geluidsreducerende maatregelen genomen worden zonder dat er een plan ligt om de drukte te laten toenemen, nu klinkt het echt als eerst de wond verder open krabben en daarna een pleistertje plakken		Zie o.a. antwoorden bij vragen 5 en 17.
69	bij de vragenronden over reconstructie hollandbaan/waardsebaan is het terugbrengen vn goen nadrukkelijk besproken. destijds is gemeld dat groen geen geluid tegen houdt.....sinds wanneer nu wel?		Het groen is zeker geen geluidwering. Het groen onttrekt het zicht op de weg en het verkeer, en dat wordt als prettig ervaren.
70	Waarom dan niet direct geluidsdempende maatregelen langs de Hollandbaan? Gemiste kans en kapitaalvernietiging?		Zie het antwoord op vraag 47
71	tot nu toe een heel verhaal over het waarom een eindeloze toelichting over allerlei details in dit, in essentie slecht plan. Waarom zou ik willen weten hoe je allerlei maatregelen kunt nemen om een weggebruiker langzamer kunt laten rijden terwijl ik helemaal niet snap waarom die weggebruiker niet OM onze woonwijk heengeleid kan worden, richting a12?.		Zie antwoorden bij vraag 5 en 17
72	Groen is leuk en mooi en moet zeker blijven, maar in de winter zie ik er geen blad aan zitten. En groen houdt maar beperkt geluid tegen. Een groen geluidsscherm lijkt mij een effectievere oplossing		Zie antwoord bij vraag 69
73	De beplanting is mooi maar het geluid is eveneens essentieel; de ene maatregel moet niet de andere in de weg staan.		Aanvullend groen zal een geluidmaatregelen niet in de weg staan.
74	Houdt u rekening mee dat ouderen ook de rotonde over willen steken. Veel ouderen durven nu al niet oversteken.		Jazeker, de inzet is altijd om de oversteek in deelstappen te kunnen maken, zodat ook oudere voetgangers halverwege de oversteek even kunnen pauzeren en opnieuw kijken.
75	Graag ook maatregelen tussen hollandbaan en essenlaan ipv alleen aan de zijde van stromenlaan		Dit onderzoek richt zich nu op het eventueel nemen van maatregelen langs de Hollandbaan, het traject tussen de Kuipersweg en de Waardsebaan.
76	Hert klinkt allemaal best heftig en gaan wij bij de Gamma die problemen ook krijgen?		De vraag is niet duidelijk.
77	Waarom geen extra groen in de tussenstrook tussen fietspad en weg. Juist hier kan je een goede groene buffer creëren! Als veiligheid van het fietspad de reden is. Waarom is het fietspad dan niet dichter langs de weg geplaatst?		Groen is nauwelijks geluidwerend. Groen tussen het fietspad en de rijbaan zou vanwege de beperkte breedte niet heel fors cq. robuust zijn, en daarmee weinig effect hebben op het onttrekken van het verkeer aan het oog. De aanplant van groen in de brede zijbermen is daarvoor kansrijker.
78	Gelet op de reacties, is niet anders te concluderen dat er geen draagvlak voor dit project. Neem het ambtelijk niveau dit mee terug naar de wethouder en de raad?		Zie ook antwoord bij vraag 17. Voor het overdragen van zorgen en reacties wordt aangeraden om zelf ook de wethouders of raadsleden te benaderen. Wij als projectteam kunnen dat niet voor u doen op de manier dat u voorstaat.
79	Helaas werken geluidsschermen amper vlak bij de kruispunten. Wat is daar de bedoeling om tot geluidsreductie te komen? Want net daar liggen bv 6 rijstroken en wordt enorm veel overlast ervaren!		Dat klopt. Nabij kruispunten werken maatregelen als geluidsschermen of stil asfalt minder effectief.
80	Nogmaals, de drempel voor interactie is nu veel te laag (zie eerste vraag die is gesteld). Daar graag zeker ook een reactie op, los van de inhoud		Zie antwoord bij vraag 1 en 18.
81	Ik zie de knop voor de inloopbijeenkomst op 2 dec nog niet op de site.		Opmerking gehoord.

82	Er wordt op veel plaatsen gedacht aan verbetering van de groenvoorziening echter bij de fietstunnel aan de kant van de Essenlaan is veel gras en zou zeker in verband met de verhoogde fietstunnel uitermate geschikt zijn om meer groenblijvende struiken aan te brengen. De verhoogde fietstunnel is en blijft zorgen voor veel extra lawaai.		Deze vraag gaat over een ander onderwerp.
83	Waarom wordt niet overwogen om zowel op de Waardsebaan als op de Hollandbaan een maximum snelheid van 30 km/uur in te voeren én te handhaven!		Zie antwoord bij vraag 54.
84	Als gemeente plannen toch doordrukt. Tegen alle geluiden van de bewoners (opdrachtgevers van de ambtenaren en B&W) in. Wordt er dan in ieder geval gesproken over een zeer royale vergoeding in het kader van de planschade. Onze woningen worden natuurlijk op deze wijze aanzienlijk minder waard.		Nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is kunt u een planschadeclaim indienen bij de gemeente Woerden. De uitkering van planschade gebeurt in NL niet op voorhand, maar alleen op schriftelijk verzoek van een woningeigenaar. U kunt hiervoor een verzoek indienen bij de gemeenteraad nadat het bestemmingsplan Rembrandtbrug onherroepelijk van kracht is geworden.
85	Ik maak mij met name zorgen over de enorme toename van vrachtverkeer. Vrachtverkeer dat 's ochtends om 04:00 begint. Ik betwijfel of deze toename is meegenomen in het onderzoek dat zegt 1 decibel toename.		De basis voor het uitgevoerde akoestisch onderzoek is het verkeersmodel van de gemeente Worden. In deze tellingen zitten de actuele verkeersaantallen en ook het vroege vrachtverkeer.
86	Bij metingen afgelopen maanden was het gemiddelde geluidsniveau in mijn tuin ca 65 Db met uitschieters (minimaal elk kwartier!) naar boven de 95 Db. Dat is gemeten rond half zeven in de ochtend. Deze waarden komen op geen enkele wijze overeen met de modellen. Die geschatte toename van 1 Db zal ook meer blijken in de praktijk		Het geluidsniveau in de tuin speelt geen rol in een akoestisch onderzoek zoals de gemeente dat nu verplicht is uit te voeren. In het onderzoek wordt de geluidsbelasting op de woninggevels onderzocht. In Nederland is niets geregeld over wat het geluidsniveau in een tuin zou mogen zijn. Deze informatie kunnen wij daarom niet betrekken in het onderzoek. Daarnaast worden in geluidsmodellen gerekend met gemiddelde waarden, en niet met piekbelastingen waar u naar verwijst.
87	De verkeerssnelheid ter hoogte van de fietstunnen is het hoogst Juist daarom zou op die plek meer gedaan kunnen worden aan het verminderen van het lawaai. Stuiiterende vrachtwagen en opleggers met lading,		Opmerking gehoord.
88	Toename vrachtverkeer zal alleen maar toenemen met het vrachtverkeer uit Zegveld + als industrieterrein Barwoutswaarder aantrekkelijker wordt zal ook daar meer vrachtverkeer naar toe gaan		Het percentage middelzwaar en zwaarverkeer ligt ongeveer op 7% van het totaal aantal Motorvoertuigen. We verwachten niet dat met de komst van de Rembrandtbrug die percentage zal toenemen.
89	Verlagen maximum snelheid zal inderdaad veel overlast wegnemen		Zie antwoord bij vraag 54.
90	Een verhoging van 1 decibel kan ik me niet voorstellen omdat er gerekend is met 50 KM per uur, ipv de daadwerkelijke snelheid die er gereden wordt. 15% rijdt harder dan 59km per uur, daarop komt nog eens 25% meer verkeer. Gaat de gemeente de opdracht geven om een nieuwe berekening te maken met de uitslag van de metingen die gedaan zijn? Ik neem dan aan dat de uitkomst dan anders zal zijn. En dat alle huizen aan de Hollandbaan een meting hebben van meer dan 1,5 db en dus dat er wel degelijk wettelijk iets gedaan moet worden. Mijn voorstel is dan ook om eerste een nieuwe berekening te maken voordat je start met het ALARA project. Die is dan waarschijnlijk niet meer nodig omdat je dan wel de wettelijke aanpassingen moet doorvoeren		Zie o.a. de antwoorden bij de vragen 54 en 86.
91	Dit project is bedoeld om oa geluidsoverlast in het schilderkwartier (rembrandtlaan) te verminderen. Deze oplossing draagt hier niet aan bij. Dit probleem wordt verplaatst en nog eens verergert op de Hollandbaan. Dit is geen duurzame oplossing.		Zie o.a. de antwoorden bij de vragen 3, 5 en 17.
92	Alvast bedankt voor je uitleg. Duidelijk puntsgewijs.		Dank u wel.
93	Ik denk dat de grootste zorgen zijn dat er eerst een (groter) probleem wordt gecreëerd, met allerlei maatregelen om de impact terug te dringen, waarvan de effectiviteit twijfelachtig is en wellicht vooral "window dressing" zijn om acceptatie van een slecht plan te verkrijgen. Het is gewoon slecht verkoopbaar dat je eigen gemeente je leefsituatie gaat verslechteren want met alles wat er gedaan gaat worden, beter wordt het niet, het wordt slechter, maar misschien iets minder slechter dan wanneer er geen maatregelen genomen worden. Ik vind het zeer bijzonder dat dit plan er sws nog ligt. Nu is er misschien overlast op meer plekken maar overal meer gematigd, het nieuwe plan gaat een hotspot creëren. Probeer liever de huidige situatie te verbeteren. Weer vrachtverkeer en leid die om, maak doorstroming lastiger zodat mensen sneller de fiets pakken. Geen B weg door woerden gaan aanleggen...		Zie antwoorden bij vragen hierboven.
94	Bij het verwijderen van het fietspad langs de Hollandbaan aan kant van de de Essenlaan is de hete struikenrij vanaf het kruispunt tot aan de fietstunnel verwijderd. Hoe wordt dat gecompenseerd=		Aan de kant van de Essenlaan wordt geen extra groen aangeplant. In de huidige situatie is geen ruimte voor nog meer groen dan dat al aanwezig is.
95	De essentie is dat je met een Westelijke Randweg vrachtverkeer om Woerden leidt. Ik hoor alleen autoverkeer. Het vrachtverkeer is HET probleem!		Met auto verkeer wordt het vrachtverkeer bedoeld. Een randweg heeft zeker effect op het aantal motorvoertuigen op met name de Hollandbaan (circa 20 - 25% reductie) en dus ook het aantal vrachtwagens. Echter ook met een randweg zal vrachtverkeer over de Hollandbaan blijven rijden.

96	Ik schat dat ongeveer 50% van de vrachtauto's welke voor 80% van het overlast door vrachtauto's veroorzaakt komen van 1 bedrijf! Deze starten toevallig ook vroeg in de ochtend en gaat de hele dag door. Is er overwogen om dit bedrijf te verplaatsen?		De gemeente probeert continue te stimuleren dat bedrijven op de juiste locatie zijn gevestigd. Als bedrijven qua transport of ruimte beter op een andere locatie passen, zullen we daar als gemeente zeker aan meewerken.
97	Het gaat om het vrachtverkeer. De westelijke randweg kan men gebruiken voor geleiding van vrachtverkeer. Ik hoor ook niets over de luchtkwaliteit.		Over het uitgevoerde onderzoek naar Luchtkwaliteit kunt u lezen in een bijlage van het bestemmingsplan Rembrandtbrug. Zie ook het antwoord op vraag 95
98	randweg aanleggen en op hollandbaan een verbod voor vrachtauto's lagen gelden		Zie antwoord bij vraag 16 en 95. Of en wanneer de discussie wordt gevoerd over de aanleg van een volledige randweg is aan de gemeenteraad. In de omgevingsvisie komt de randweg na 2030 weer in beeld.
99	Specifiek dit bedrijf heeft sinds een paar jaar een prominente plek ingenomen op het industrieterrein. Dit lijkt mij simpel op te lossen. Van Ooijen is vanuit zichzelf verplaatst en heeft nu een mooie plek naast de snelweg. Lijkt mij mooi als dit bedrijf daar ook een plekje krijgt.		Opmerking gehoord. Zie ook antwoord bij vraag 96.
100	wanneer zijn deze metingen op geluid uitgevoerd? tijdens een lockdown periode?		Zie antwoord bij vraag 85.
101	Juist een westelijke randweg zal het vrachtverkeer van barwoutswaarder buiten het gebied Hollandbaan kunnen houden.		Zie antwoorden bij diverse eerdere vragen.
102	Raadsleden zouden op een mooie voorjaarsdag (in het wekeinde) eens een ommetje moeten maken in de bomenbuurt! De hele buurt geniet namelijk mee van het verkeersgeluid, in dit geval van motoren. En niet alleen de straten die grenzen aan Hollandbaan of Waardsebaan.		Goed idee, u kunt de raadsleden hier zeker voor uitnodigen.
103	Het vrachtverkeer zou zoveel als mogelijk om Woerden heen moeten worden geleid		Zie antwoorden bij diverse eerdere vragen.
104	Een 50 km bord aan de kant van de Gamma wil de gemeente niet omdat er dan te veel borden komen		De vraag is niet duidelijk.
105	Wat fout gaat in het geluidsmodel is dat de weg weliswaar bedoeld is voor 50 km/uur maar in de praktijk niet de indruk geeft van een dergelijke weg en dus uitnodigt tot veel harder rijden. Dat is de oorzaak van het verschil tussen model en praktijk		Klopt, ook de gemeente ziet het belang van een goede weginrichting die past bij de maximum snelheid ter plaatse. Dit kan beter. Hiervoor zijn verschillende voorstellen gedaan die de gemeente beoordeelt.
106	grappig, de huidige normen zijn 48 db, maar bestaande wegen mogen meer genereren, hier zie je dus dat in moderne tijd de grenzen lager liggen, dan ga je toch niet binnen je wettelijke grenzen de geluidsdruk verhogen? puur omdat het wettelijk kan. Daar sta je als burger wonende in een oudere wijk, met doorgaans slechter geïsoleerde woningen, omdat het kan, wordt het gedaan. Het is mij duidelijk welke kant dit op gaat, excuses voor de irritaties die aan mijn kant ontstaan		Opmerking gehoord.
107	vraag Len: je vraagt om ideeën voor geluidsbeperking. Is het (formeel) mogelijk om de Hollandbaan een 30 km weg te maken?		Nee, zie hiervoor het antwoord bij vraag 5 en 54.
108	Wat doet de gemeente aan het bestemmingsplan barwoutswaarder ? Wie mogen zich daar vestigen?		Het bestemmingsplan Rembrandtbrug wijzigt alleen de noodzakelijke bestemmingen op Barwoutswaarder om de brug en de weg te kunnen realiseren. Het bestemmingsplan wordt op andere onderdelen niet gewijzigd.
109	Het werken met landelijke modellen -normen is de beste manier om geen verantwoordelijk te hoeven dragen. Werken met gemiddelden leidt tot een grijze massa. Juist de Raad heeft invloed om de leefbaarheid in Woerden en mag afwijken van landelijke normen.		De laatste opmerking klopt wel. De gemeente Woerden heeft ook de concrete ambitie om zichzelf strengere lucht- en geluidsnormen op de te leggen. Dit bevordert de leefbaarheid sterk, en kost ook veel geld aan maatregelen. Begin 2022 wordt hierover aan de gemeenteraad een voorstel gedaan ter besluitvorming.
110	Geluidsschermen kunnen langs de Hollandbaan direct op de weg worden gezet en in de bocht bij de Hollandbaan-Waardsebaan ook worden geplaatst.		Opmerking gehoord.
111	Er is eerder afgesproken dat er wel mogelijkheden zijn voor het plaatsen van schermen en nu wordt gesuggereerd dat andere maatregelen voldoende zijn en dat is niet zo!		Op veel locaties is wel ruimte om geluidsschermen te plaatsen, maar geluidsschermen zijn duurder en zijn minder effectief nabij kruispunten. Andere maatregelen zijn beter toepasbaar soms.
112	Kan er al een concept geluidsplan worden gedeeld?		Nee, nog niet. Als het concept rapport gereed is zal dit worden gedeeld.
113	Uitgebreid onderzoek wordt gezegd maar niet met de bewoners aan de betrokken wegen. Misschien was dit de bedoeling??		Zie antwoord bij vraag 112.
114	Er is geen draagvlak bij het wijkplatform Molenvliet, dus ik snap niet dat dat zo stellig wordt gebracht.		Afgevaardigden van het wijkplatform hebben in 2020 positief geadviseerd over de keuze voor de Rembrandtbrug. Daarom kan deze opmerking worden gemaakt.
115	De MKBA voor de rembrandtbrug is de hele hollandbaan niet meegenomen. De MKBA is daarmee niet compleet.		In de verkeerskundige onderbouwing voor de keuze van de Rembrandtbrug is het effect op het verkeer op de Hollandbaan wel degelijk meegewogen.
116	Er wordt gesproken over de bruggen maar de Westelijke randweg zou beter zijn en zo'n weg is gebruikelijk ook bij anderen Gemeenten alles zoveel mogelijk buiten de woonhuizen houden. Nu is er juist voor gekozen om dit niet te doen		Zie antwoorden bij diverse eerdere vragen.

117	Dank voor je tijd en uitgebreide uitleg, Len! De Groene Rotonde-groep is benieuwd naar het vervolg en naar wat bedoeld wordt met 'er is iets tussen een rotonde en een kruising in'.		Dank u wel.
118	Het zou goed zijn dat de Geemte meer zou kijken naar de bewoners ipv alleen de wet		Opmerking gehoord.
119	Is er onderzocht welk effect de toename van het verkeer heeft op de gezondheid van de omwonenden?		Over het uitgevoerde onderzoek naar Luchtkwaliteit kunt u lezen in een bijlage van het bestemmingsplan Rembrandtbrug.
120			
121			