



Nota van beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan 'Rembrandtbrug'

Definitief, 28 september 2022

Zaaknummer:

Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Rembrandtbrug

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 14 januari 2022 tot en met 24 februari 2022 ter inzage gelegen.

De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is op 13 januari 2022 bekendgemaakt in de Woerdense Courant en op de website van de gemeente. Omwonenden zijn daarnaast per brief (huis-aan-huis) geïnformeerd.

Op 25 januari 2022 is een online informatiebijeenkomst gehouden, waar een ieder in de gelegenheid is gesteld om vragen te stellen.

Het ontwerpbestemmingsplan was in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en op de website van de gemeente Woerden. Een ieder is tijdens de terinzagelegging in de gelegenheid gesteld om een schriftelijke zienswijze in te dienen. Daarnaast is het mogelijk geweest om een afspraak te maken voor een mondelinge zienswijze.

Alle ingekomen zienswijzen zijn tijdig ingediend en ontvankelijk.

A. Ingekomen zienswijzen

De gemeente heeft in totaal 16 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ontvangen.

Nr.	Naam	d.d.	Ingekomen	Brief nr.
1.	Bewoner Waaloord 54	23 februari 2022	23 februari 2022	D/22/053475
2.	Koninklijke A-ware Food Group B.V.	21 januari 2022	10 februari 2022	D/22/052079
3.	Bewoners Vogelwikkelveld 1 en 3	23 februari 2022	23 februari 2022	D/22/053479
4.	Tomlow advocaten namens Hans Jongerius B.V.	16 februari 2022	17 februari 2022	D/22/052772
5.	Bewoner Barwoutswaarder 66	9 februari 2022	9 februari 2022	D/22/052015
6.	Bewoner de Dieze 20	23 februari 2022	23 februari 2002	D/22/053480
7.	Bewoner Leidsestraatweg 229-11	23 februari 2022	23 februari 2022	D/22/053458
8.	Gemachtigde namens Patrick vd Hoeven B.V.	6 februari 2022	8 februari 2022	D/22/051848
9	Van den Kommer Legal namens Van Vliet PGH Woerden	22 februari 2022	22 februari 2022	D/22/053333
10.	Bewoner Essenlaan 75	13 februari 2022	22 februari 2022	D/22/053348
11.	Bewoner Waaloord 64	24 februari 2022	24 februari 2022	D/22/053679
12.	Bewoner Waaloord 58	22 februari 2022	23 februari 2022	D/22/053530
13.	H.W. van der Laan B.V. namens eigenaren percelen	22 februari 2022	24 februari 2022	D/22/053538

	Leidsestraatweg 229 1 t/m 12 en 229A			
14.	Van der Feltz advocaten namens Twin Sport B.V. en Twin Sport Online B.V.	24 februari 2022 aangevuld 10 maart 2022	25 februari 2022 11 maart 2022	D/22053755 D/22/055193
15.	Bewoner Marterlaan 4 namens bewoner Leidsestraatweg 225A	23 februari 2022	24 februari 2022	D/22/053638
16	Bewoners Waaloord 50	22 februari 2022	23 februari 2022	D/22/053482

De kennisgeving is overeenkomstig artikel 3.8, eerste lid onder b van de Wet ruimtelijke ordening toegestuurd aan de vooroverlegpartners, waaronder de provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

B. Ontvankelijkheid zienswijzen

Alle zienswijzen zijn tijdig per post of via Digi-D ingediend en zijn allemaal ontvankelijk.

C. Beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

De zienswijzen zijn per punt samengevat en voorzien van een reactie. De zienswijzen zijn in hun totaliteit beoordeeld. Daarbij geven wij aan of het punt wel of geen aanleiding geeft om het bestemmingsplan aan te passen. Daarbij zijn in dit verband alleen de planregels en de planverbeelding (plankaart) van belang omdat deze onderdelen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan vormen. In voorkomend geval zal naar aanleiding van de zienswijzen ook de plantoelichting op onderdelen worden aangevuld of verduidelijkt.

1. Zienswijzen

1. Bewoner Waaloord 54

1.1 Verkeeronderzoek

De verkeersader wordt een drukke route midden door het woongebied in plaats van langs de rand van de stad. Daarnaast wordt het een route voor allerlei soorten verkeer zonder restrictie in tijden, zwaarte vervoersmiddel etc. Het verkeer bestaat onder andere ook uit vrachtverkeer en geeft 's nachts ook veel geluid in de omgeving. U geeft aan dat u van mening bent dat er geen gedegen onderzoek wordt gedaan naar de milieueffecten, geluid en nadelige gevolgen daarvan op de omwonenden.

Reactie

In de verkenningsfase is uitgebreid onderzoek gedaan naar de verschillende mogelijke oplossingen voor de problematiek op de Boerendijk – Jozef Israëllaan. Aangevoerd is dat de Rembrandtbrug, van de verschillende onderzochte varianten, zorgt voor de grootste verbetering van de doorstroming op de Jozef Israëlslaan en de Boerendijk. Het onderzoek uit de verkenningsfase heeft ertoe geleid dat is gekozen voor de uitwerking en de realisatie van het project Rembrandtbrug. De westelijke rondweg, een route die niet midden door het woongebied loopt, is voor de langtermijn opgenomen als mogelijkheid om Woerden aan de westzijde te ontsluiten, maar heeft een te beperkt oplossend vermogen als alternatief voor de route Boerendijk - Jozef Israëlslaan. Alle verrichte onderzoeken in het kader van het project Rembrandtbrug zijn degelijk en volgens de geldende standaarden en wettelijke vereisten verricht. De onderzoeken zijn ook bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Binnen de onderzoeken wordt ingegaan op verschillende onderwerpen waaronder geluid en milieueffecten en de invloed van de Rembrandtbrug op de fysieke leefomgeving.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.2 Onderzoeken

U geeft aan dat het onderzoek naar verschillende milieueffecten vooraf aan het ontwerp van de hoofdontsluitingsweg had moeten worden uitgevoerd, en vervolgens in het geheel had moeten worden beoordeeld en meegenomen in het ontwerp van alle onderdelen en vervolgens in juiste volgorde en planning had moeten worden uitgevoerd.

Reactie

In de verkenningsfase zijn de verschillende brugalternatieven onderzocht. Het resultaat van deze verkenningsfase is vastgelegd in de 'Eindrapportage, Project Brug Woerden-West d.d. augustus 2020'. Bij de Eindrapportage hoort ook een rapport dat specifiek ingaat op de effecten van een nieuwe brug; 'Effectrapportage, Project Brug Woerden-West, d.d. augustus 2020'. De rapporten en alle onderliggende onderzoeken zijn te vinden op www.brugwoerdenwest.nl. De verschillende alternatieven zijn ontworpen en onderzocht op hun effecten en de resultaten hiervan zijn zodanig beschreven dat de gemeenteraad in 2020 een alternatief kon kiezen. Dit alternatief, de Rembrandtbrug, is vervolgens in de planuitwerkingsfase verder onderzocht. Het is altijd de bedoeling geweest van de ontwikkeling van de Rembrandtbrug om te ontwikkelen samen met de omgeving. Het is dan

ook mede om die reden dat de onderzoeken met de loop van de tijd inhoudelijk veranderen als ook het ontwerp verandert. Het ontwerp dient tevens als basis voor het onderzoek van meerdere milieuaspecten. Wanneer in de loop van het proces ontwerp-optimalisaties aan het tracé worden uitgevoerd, worden deze aanpassingen voor wat betreft de afzonderlijke milieuaspecten (zoals bijvoorbeeld geluid) onderzocht en indien nodig aangepast.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.3 Oplossingen bereikbaarheid

U geeft aan dat de gemeente geen oplossing aandraagt voor het weren van verkeer zoals een cityhub aan de rand van de stad of een andere duurzame oplossing.

Reactie

Een oplossing als een cityhub kan bijdragen aan de bereikbaarheid van de stad, maar is niet dé oplossing voor de verkeersproblematiek op de Boerendijk en de Jozef Israëlslaan. Wij zijn van mening dat de Rembrandtbrug wel een oplossing is voor de verkeersproblematiek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.4 Verplaatsing probleem

U geeft aan dat het project geen oplossing is voor een betere doorstroming van verkeer in Woerden, maar juist zorgt voor een verplaatsing van het huidige doorstromingsprobleem van de Boerendijk naar de Hollandbaan.

Reactie

In de verkenningsfase is uitgebreid onderzoek gedaan naar de verschillende mogelijke oplossingen voor de problematiek op de Boerendijk – Jozef Israëllaan en Rembrandtlaan. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de verkeersdruk binnen de gemeente Woerden wordt verminderd met de Rembrandtbrug. De nut en noodzaak van een nieuwe brug over de Oude Rijn is in de verkenningsfase onderzocht. Aangetoond is dat de Rembrandtbrug, van de verschillende onderzochte varianten, de beste oplossing is. De Rembrandtbrug biedt de meest directe route tussen de kruisingen Leidsestraatweg - Rembrandtlaan en Kuipersweg - Hollandbaan en zorgt ook voor de grootste verbetering van de doorstroming op de Jozef Israëlslaan en de Boerendijk. Het onderzoek uit de verkenningsfase heeft ertoe geleid dat wij hebben gekozen voor de uitwerking en de realisatie van het project Rembrandtbrug. Dit bestemmingsplan voorziet hierin.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.5 Meenemen aanpassing rotonde

U geeft aan dat u het er niet mee eens bent dat de aanpassing van de rotonde Hollandbaan - Molenvlietbaan uit het bestemmingsplan is gehaald. U geeft aan dat door het plan in delen te ontwerpen er slechts per onderdeel wordt beoordeeld en uitgevoerd.

Reactie

Wij begrijpen uw zorgen over het 'opknippen' van effecten en met name de akoestische effecten. Bij de beoordeling van het aspect geluid moeten standaard altijd vastgestelde en gerealiseerde plannen worden meegenomen in de berekeningen. Op het moment van reconstructie van de kruising Hollandbaan - Waardsebaan was er voor de Rembrandtbrug nog geen vastgesteld plan dat kon worden meegenomen in de beoordeling. Het project was nog niet concreet genoeg. Voor de kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan geldt dat eerst goed moet worden onderzocht wat de beste inrichting van de kruising is. Het staat dus nog niet vast dat hier een kruispunt wordt gerealiseerd. 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. Dit betekent daarmee ook dat nog niet duidelijk is of de geluidsoverlast rondom de kruising in de toekomst toeneemt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.6 Meenemen resultaten Hollandbaan

U geeft aan dat u de resultaten van het onderzoek naar geluidreducerende maatregelen en overlast langs de Hollandbaan in het ontwerp van het project Rembrandtbrug moeten worden meegewogen.

Reactie

Er is sprake van een relatieve beperkte toename van geluid op de Hollandbaan (ca. 1 dB) door de realisatie van de Rembrandtbrug. Er hoeven in principe geen maatregelen te worden genomen, omdat aan de wettelijke vereisten wordt voldaan. Daarmee is dit onderdeel voor het bestemmingsplan voldoende onderbouwd. Wel wordt binnen de gemeente het aantal geluidgehinderden als gevolg van gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk geminimaliseerd volgens het ALARA-principe ('As Low As Reasonably Achievable / Affordable'). ALARA bepaalt in dit verband dat een minimale geluidswaarde nagestreefd moet worden die in alle redelijkheid haalbaar is. Op 27 januari 2022 is door de gemeenteraad daarom een motie aangenomen om te onderzoeken welke geluidreducerende maatregelen langs de Hollandbaan kunnen worden genomen. Het gaat hier om bovenwettelijke maatregelen. Dit onderzoek is in maart 2022 uitgevoerd. Het onderzoeksrapport kunt u terugvinden op de website www.brugwoerdenwest.nl. Dit onderzoek staat los van het project Rembrandtbrug.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1.7 Op zoek naar een goed alternatief

U verzoekt om het ontwerpbestemmingsplan niet op deze wijze uit te voeren, maar op zoek te gaan naar een goede alternatieve oplossing voor een goede toekomstbestendige verkeersstroom 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

Op 15 oktober 2020 heeft de gemeenteraad het besluit genomen om de Rembrandtbrug te realiseren. Dit besluit is tot stand gekomen op basis van een uitgebreide verkenningsfase

waarin gezocht is naar oplossingen voor de verkeersproblematiek op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk. In deze verkenningsfase zijn verschillende alternatieven onderzocht. Het resultaat van deze verkenningsfase is vastgelegd in de 'Eindrapportage, Project Brug Woerden-West d.d. augustus 2020'. Bij de Eindrapportage hoort ook een rapport dat specifiek ingaat op de effecten van een nieuwe brug; 'Effectrapportage, Project Brug Woerden-West, d.d. augustus 2020'. De verkenningsrapportage en alle onderliggende onderzoek zijn te vinden op www.brugwoerdenwest.nl. Het bestemmingsplan toont daarnaast aan dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat het project Rembrandtbrug structureel bijdraagt aan het oplossen van de doorstromingsproblematiek op de Boerendijk – Jozef Israëllaan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Koninklijke A-ware Food Group B.V. Kuipersweg 36

2.1 Ontsluiting Kuipersweg

U geeft aan dat de Kuipersweg en de Hollandbaan meer verkeer te verwerken krijgen. Hierdoor wordt de ontsluiting van de Touwslagersweg op de Kuipersweg bemoeilijkt (dit is, via de aan te leggen parallelweg, in de toekomstige situatie de enige ontsluitingsmogelijkheid van uw bedrijf). Wanneer er veel verkeersaanbod is op de Kuipersweg, zullen er files ontstaan voor het kruispunt Kuipersweg - Hollandbaan en is te verwachten dat dit ook de ontsluiting van de Touwslagersweg op de Kuipersweg zal bemoeilijken. Nu er voor de bedrijfsvoering van uw bedrijf vervoersbewegingen nodig zijn, is een goede ontsluiting op de Kuipersweg van groot belang.

Reactie

In de toekomstige situatie ontsluit uw bedrijf inderdaad via een parallelweg die bestemd is voor de panden Kuipersweg 30 -36. De parallelweg sluit aan op de Touwslagersweg. Via de Touwslagersweg kan de nieuwe ontsluitingsweg worden opgereden. Alle kruispuntvormen zijn getoetst aan de hand van de te verwachten verkeerscijfers en de door uw bedrijf in gebruik zijnde voertuigtypen. Op basis van deze toets kan worden geconcludeerd dat alle kruispuntvormen toekomstbestendig zijn op het gebied van doorstroming. Op het nieuwe Rembrandttracé rijden in de toekomst ongeveer 8000 motorvoertuigen per etmaal. Bij dit aantal is er voldoende ruimte om vanuit de zijwegen de nieuwe ontsluitingsweg op te rijden. De toekomstige verkeersintensiteiten kunnen goed worden verwerkt en er zijn geen structurele problemen in de doorstroming die de bereikbaarheid van uw bedrijf belemmeren. Op de website www.brugwoerdenwest.nl kunt u onder 'Projectdocumenten' > 'Documenten verkenningsfase Brug Woerden-West' alle verkeerscijfers terugvinden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2 Planschade en waardevermindering

De vermindering van de bereikbaarheid en de vergroting van de kans op opstoppingen, leidt tot waardevermindering van uw perceel aan de Kuipersweg. U geeft aan dat u hierdoor niet

alleen planschade lijdt, maar door de verwachte hinder ook te maken krijgt met omzetverlies, winstderving en andere schade die op dit moment nog niet te begroten is.

Reactie

Op basis van het wegontwerp dat in het bestemmingsplan is opgenomen, bestaat er geen risico op een verminderde bereikbaarheid van het bedrijf A-ware Food Group B.V. (met uitzondering van tijdelijke (verkeers)overlast tijdens de uitvoeringswerkzaamheden). Het is mogelijk dat u planschade ondervindt van het bestemmingsplan Rembrandtbrug. Ook omzetverlies en winstderving door een nieuwe situatie kunnen onder planschade vallen. Een verzoek om planschade kunt u indienen op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, hier zijn wel randvoorwaarden aan verbonden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3 Onzekerheid bereikbaarheid

U geeft aan dat de locatie aan de Kuipersweg voor uw bedrijfsvoering vitaal is. U geeft aan dat u geen onzekerheid op het punt van de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden kan permitteren. U verzoekt dan ook nadere informatie te geven omtrent de maatregelen die genomen worden om de bereikbaarheid van uw bedrijf blijvend te kunnen garanderen.

Reactie

Wij begrijpen uw zorgen. Wij treden voorafgaand aan de realisatie van het project met u in contact in verband met de mogelijke maatregelen die kunnen worden genomen om te zorgen voor een goede bereikbaarheid van uw bedrijf tijdens de werkzaamheden. Een van de uitgangspunten bij de uitvoering is dat de cruciale bereikbaarheid van het bedrijf wordt gewaarborgd. Dit thema vormt dan ook een beoordelingscriterium bij de keuze van de aannemer.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4 Veiligheidsrisico's

U geeft aan dat er veiligheidsrisico's te verwachten zijn die samenhangen met de werkzaamheden. U mist een uitwerking van deze risico's en hoe deze worden beperkt dan wel worden voorkomen.

Reactie

De uitvoering van een project als de aanleg van de Rembrandtbrug brengt geen specifieke risico's met zich mee die in deze fase van het project al uitgewerkt zouden moeten worden. In de volgende fase wordt de uitvoering uitgewerkt. Hierbij zal ook nadrukkelijk aandacht zijn voor de uitvoeringsrisico's. Te zijner tijd nemen wij hierover contact met u op.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.5 Verkeersintensiteiten

U geeft aan dat u de berekeningen voor de verkeersintensiteit en verkeersdruk op de Kuipersweg mist (en daarmee de waarschijnlijkheid van opstoppingen die de afvloeiing van de Touwslagersweg belemmeren). U verzoekt deze gegevens inzichtelijk te maken, omdat onduidelijk is hoe groot de kans is op opstoppingen ter hoogte van de Touwslagersweg.

Reactie

De Kuipersweg sluit aan op het Rembrandttracé door middel van een volwaardig voorrangskruispunt. De oostelijke tak van het kruispunt wordt uitsluitend door bestemmingsverkeer gebruikt, waardoor de verkeersintensiteit op deze tak laag zal zijn. Op het nieuwe Rembrandttracé rijden in de toekomst ongeveer 8000 motorvoertuigen per etmaal. Op de website www.brugwoerdenwest.nl kunt u onder 'Projectdocumenten' > 'Documenten verkenningsfase Brug Woerden-West' alle verkeerscijfers terugvinden. Zie verder onze reactie onder punt 2.1.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.6 Oostelijke variant gunstiger

U verwijst naar de eerder opgestelde Nota, inspraakreactie 14. U kunt zich daar niet in vinden. In de inspraakreactie geeft u aan dat de oostelijke variant minder impact heeft op de bedrijvigheid op het bedrijventerrein dan de westelijke variant. In onze reactie hebben wij aangegeven dat dit komt door de aard en omvang van de bedrijven. U geeft aan dat verdere onderbouwing mist, terwijl uw bedrijfsvoering afhankelijk is van zeer veel transportbewegingen. U vraagt of deze onderbouwing kan worden uitgebreid waarin wordt aangegeven hoe het komt dat de oostelijke variant toch gunstiger is. Ook wilt u graag weten hoe de belangen en bedrijfsvoering van uw bedrijf zijn meegenomen in deze beslissing.

Reactie

Voor het Rembrandttracé zijn twee kansrijke varianten geïdentificeerd: de westelijke variant en de oostelijke variant. Beide varianten zijn in de planuitwerkingsfase vergeleken op verkeerkundige, stedenbouwkundige en milieukundige aspecten. Op basis van deze vergelijking zijn beide varianten minimaal onderscheidend. Ook is er gekeken naar de investeringskosten van beide varianten. De investeringskosten voor de westelijke variant liggen hoger dan de oostelijke variant. Dit verschil wordt voornamelijk ingegeven door de getaxeerde (2020) verwervingskosten. Bij de westelijke variant zijn deze vooralsnog aanzienlijk hoger dan bij de oostelijke variant. Om deze reden is de oostelijke variant nader uitgewerkt. In de reactienota op het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de oostelijke variant (zoals die nu is uitgewerkt in het bestemmingsplan) leidt tot de minste impact op de bedrijvigheid op het bedrijventerrein en daarmee de laagst ingeschatte schade. Het verschil in impact wordt veroorzaakt door de aard en omvang van de activiteiten bij de verschillende bedrijven en de gevolgen die de varianten hebben op de bedrijfsprocessen. Hiermee is gekozen voor de oplossing met de laagste maatschappelijke kosten. De westelijke variant ging er overigens vanuit dat A-ware zou moeten wijken. In de uitwerking van de oostelijke variant is dat niet het geval.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. Bewoners Vogelwikkeveld 1 en 3

3.1 Geluidsonderzoek

U geeft aan dat u zich niet kunt voorstellen dat de conclusie uit het onderzoek dat er geen (substantiële) toename van geluidsbelasting plaatsvindt juist is. U geeft daarom aan dat u zelf een geluidsonderzoek laat uitvoeren.

Reactie

Alle verrichte onderzoeken zijn degelijk en volgens de daartoe geldende standaarden verricht. Op uw woning neemt als gevolg van de reconstructie van de Hollandbaan de geluidbelasting op uw gevel toe met maximaal 0,55 dB. Deze toename is minder dan de norm van 1,5 dB. Hiermee is er geen sprake van een zogenaamd reconstructie-effect conform de Wet geluidhinder en zijn wij wettelijk niet verplicht om geluidsmaatregelen te nemen ter hoogte van uw woning. Ook hoeft voor uw woning geen hogere grenswaarde te worden vastgesteld. Overigens staat het u vrij om een eigen onderzoek te laten verrichten.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.2 Compensatie voor verwachte geluidsoverlast

U geeft aan dat u bij een lichte verhoging van de geluidsoverlast een compensatie verlangt voor het aanbrengen van geluidswerende maatregelen. U geeft aan dat uw verwachting is dat de overlast van geluid op uw voortuin behoorlijk zal zijn, ook al blijkt dit niet uit het uitgevoerde rapport. Ook hiervoor geldt dat u verwacht dat u gecompenseerd wordt dan wel dat de gemeente alles in de oude staat terugbrengt als mocht blijken dat het onderzoeksrapport al dan niet opzettelijke meetfouten weergeeft, op basis waarvan een besluit wordt genomen tot de voorgenomen aanleg.

Reactie

In het kader van dit bestemmingsplan is een uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd volgens de huidige wet- en regelgeving. Uit het onderzoek is gebleken dat er ter hoogte van uw woningen geen significante toename van het geluid zal plaatsvinden. De toename van het geluid blijft onder de 1,5 dB. Onder deze waarde hoeft volgens de Wet geluidhinder geen maatregel te worden genomen. Gezien de geringe toename van het geluid zijn dan ook in dit bestemmingsplan geen geluidsmaatregelen opgenomen ter hoogte van uw woningen. In deze situatie is het nemen van extra geluidsmaatregelen aan of bij uw woning voor rekening en verantwoordelijkheid van de woningeigenaar. Indien u van mening bent dat u schade ondervindt van dit plan dan kunt u een verzoek om planschade indienen op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, hier zijn wel randvoorwaarden aan verbonden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.3 Hogere grenswaarden

U geeft aan dat u met het instellen van hogere grenswaarden niet akkoord gaat.

Reactie

Wij nemen dit deel van uw zienswijze mee in de beantwoording van de zienswijzen op het ontwerpbesluit Hogere Grenswaarden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.4 Wijkontsluiting

U geeft aan dat de Molenvlietbaan de 'normale' uitvalsweg is vanuit de wijk Molenvliet en dat het met name in de spits lastig zal worden de wijk te verlaten of weer in te rijden. Dit zal onder meer leiden tot sluipverkeer via de Polderbaan richting de Waardsebaan voor verkeer richting Den Haag.

Reactie

Het klopt dat veel autoverkeer uit de wijk Molenvliet via de Molenvlietbaan en vervolgens via de Hollandbaan naar een andere bestemming rijdt. Een vlotte afwikkeling van het autoverkeer via de rotonde Hollandbaan – Molenvlietbaan is belangrijk, nu en in de nieuwe situatie na realisatie van het project Rembrandtbrug. Wij hebben onderzocht of in de nieuwe situatie een vlotte afwikkeling van het autoverkeer via de rotonde ook gewaarborgd is. De uitkomst van dit onderzoek is positief, in die zin dat ook de toekomstige verkeersintensiteiten op de Molenvlietbaan en de Hollandbaan vlot kunnen worden afgewikkeld. Uit het onderzoek volgt zeker niet dat er een structureel capaciteitsknelpunt ontstaat op de rotonde en als gevolg daarvan ongewenst sluipverkeer via de Polderbaan en de Waardsebaan ontstaat. Wij hebben desalniettemin wel aandacht voor het goed functioneren van de genoemde rotonde. De aanleiding is niet zozeer een toekomstig structureel capaciteitsknelpunt, maar wel de veiligheid voor fietsers op de rotonde op spitsmomenten. In het komende jaar doen wij hier goed (veld)onderzoek naar. Mocht dit aspect werkelijk een aanpassing van de weginrichting vragen, dan zullen wij hiervoor een voorstel doen en dit met de omgeving communiceren.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4. Hans Jongerius B.V. Touwslagersweg 16

4.1 Verkeersveiligheid en doorstroming Touwslagersweg

U reageert op het feit dat de kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan uit het bestemmingsplan is verwijderd. U geeft aan dat in het ontwerpplan niet wordt gesproken over verkeersmaatregelen als het realiseren van verkeerslichten en u gaat er daarom vanuit dat er geen wijziging is voorzien van (de inrichting van) de Touwslagersweg of de aansluiting op de Kuipersweg. Uit het ontwerpplan wordt echter niet duidelijk op welke wijze de verkeersveiligheid en de doorstroming voor u aan de Touwslagersweg gewaarborgd zullen zijn.

Reactie

Het wegontwerp van de Rembrandtbrug is opgesteld aan de hand van de geldende richtlijnen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Binnen dit ontwerp zijn aparte

voorzieningen getroffen voor onder andere het fietsverkeer waardoor de doorstroming gewaarborgd blijft. Voor het ontwerp zijn geen concessies gedaan die leiden tot onaanvaardbare verkeersveiligheidspunten.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.2 Bereikbaarheid

In de huidige situatie ervaart u de nodige problemen bij de aan- en afvoer van uw bedrijf. De afslag van de Kuipersweg naar de Touwslagersweg is een voor grote vrachtwagens lastig te nemen afslag. Bovendien bieden de openbare weg van de Touwslagersweg en de privéterreinen langs deze weg weinig mogelijkheden om te draaien of te keren, waardoor het noodzakelijk is om ofwel achteruit de Touwslagersweg in te rijden of om achteruit vanuit de Touwslagersweg de Kuipersweg op te gaan. Bij de huidige verkeersstromen is dat nog wel te doen, maar indien de nieuwe Kuipersweg (het Rembrandttracé) een belangrijke en veel drukker verkeersader wordt, waarop het verkeer voorrang heeft ten opzichte van het verkeer uit de Touwslagersweg, dan zal dit onmogelijk worden. U vraagt zich af op welke wijze de gemeente de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van uw bedrijf voor leveranciers in de nieuwe situatie zal garanderen.

Reactie

Het autobedrijf is in de nieuwe situatie op dezelfde manier bereikbaar. De Touwslagersweg is en blijft de weg waarop uw perceel ontsluit. Omdat de huidige situatie het toestaat, maakt u gebruik van de Kuiperweg om met vrachtwagens achteruit de Touwslagersweg in te rijden en op de openbare weg te laden en te lossen. Hierdoor kunt u in de huidige situatie uw eigen perceel ten volle benutten als verkoopruimte en zijn keermansoeuvres op eigen perceel niet noodzakelijk. Echter, in basis is en blijft de eigenaar zelf verantwoordelijk voor een goede ontsluiting van het perceel. Met de komst van de nieuwe hoofdverbindingsweg is het niet meer mogelijk om de Kuipersweg / nieuwe verbindingsweg te gebruiken om achteruit de Touwslagersweg in te rijden. Ook is in de Touwslagersweg geen ruimte om in de openbare ruimte een keermogelijkheid voor vrachtwagens te realiseren. Draaien en keren dient dan ook plaats te vinden op eigen terrein.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

4.3 Oplossingen

U geeft aan dat u graag verneemt welke oplossingen mogelijk zijn om vanuit de Touwslagersweg en het oost-westelijke stuk van de Kuipersweg de bereikbaarheid van de bedrijven te faciliteren. U gaat hierover graag in gesprek met de gemeente en wenst op korte termijn duidelijkheid.

Reactie

In onze reactie onder punt 4.2 zijn wij reeds ingegaan op de situatie. Wij begrijpen dat deze situatie invloed heeft op het huidige gebruik van de openbare ruimte. Echter bent en blijft u zelf verantwoordelijk voor een goede ontsluiting vanaf uw perceel op de aangrenzende openbare weg. Wij treden graag met u in overleg om de situatie met u te bespreken.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5. Bewoner Barwoutswaarder 66

5.1 Toename verkeer op de Kuipersweg

U geeft aan dat de Kuipersweg een drukke plek is waar veel geladen en gelost wordt. U geeft aan dat na de coronacrisis bedrijfsactiviteiten in de omgeving weer op gang komen en voor meer groot verkeer rondom uw woning gaan zorgen.

Reactie

De ontwikkeling die wordt aangehaald staat los van het project Rembrandtbrug. Ook zonder dit bestemmingsplan zullen de bedrijfsactiviteiten worden hervat. In het gebruikte verkeersmodel is rekening gehouden met de autonome groei van verkeersbewegingen. Het Rembrandttracé wordt dusdanig ingericht dat deze weg de autonome groei goed aankan en toekomstbestendig is.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.2 Keerpunt vrachtwagens

U geeft aan dat er geen rekening is gehouden met een keerpunt voor vrachtwagens op de Barwoutswaarder. U geeft aan dat u daardoor het probleem van vastlopend vrachtverkeer groter ziet worden door de aanleg van de Rembrandtbrug.

Reactie

De Barwoutswaarder wordt met het oog op de verkeersveiligheid en doorstroming van de nieuwe weg afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. De hoeveelheid vrachtverkeer dat als bestemming een bedrijf op de Barwoutswaarder heeft, zal hiermee inderdaad niet afnemen, maar het vrachtverkeer dat de Barwoutswaarder enkel gebruikt als ontsluitingsroute zal wel verminderen.

Er is geen fysieke mogelijkheid om een keervoorziening te realiseren. Het bestemmings- / bevoorradingsverkeer zal moeten keren op het terrein van de bestemming. Daarbij kan niet voorkomen worden dat het huidige keren zoals beschreven in uw zienswijze blijft voorkomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.3 Geen ruimte laden en lossen

U geeft aan dat er geen rekening is gehouden met meer parkeerruimte waar geladen en gelost kan worden bij de diverse bedrijven.

Reactie

Uitgangspunt is en blijft dat het parkeren en laden en lossen op eigen terrein dient plaats te vinden. We zien net als u dat men in de huidige situatie veel gebruikmaakt van de openbare wegen om te laden en te lossen en dat dit leidt tot drukte en opstoppingen. Met het afsluiten van de Barwoutswaarder zal er meer moeten worden gekeerd en zal de drukte voor uw

woning toenemen. Echter is er geen mogelijkheid om een keerlus voor vrachtwagens te realiseren.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

5.4 Doodlopende weg

U geeft aan dat de Kuipersweg onmogelijk een doodlopende weg kan worden. U geeft aan dat er een andere oplossing gezocht moet worden.

Reactie

De Kuipersweg wordt niet doodlopend. De Barwoutswaarder echter wel. Vrachtverkeer kan niet doorrijden. Vrachtwagens horen te laden en lossen op het terrein van de bedrijven. Ook kunnen zij daar draaien. In de praktijk kan niet worden voorkomen dat, net als nu, vrachtwagens keren op het kruispunt. Parallel aan dit bestemmingsplan zijn wij bezig met de revitalisering van het bedrijventerrein. Onderdeel van de revitalisering van het bedrijventerrein is het voorkomen van ongewenst gedrag. Mogelijk biedt dit in de toekomst een oplossing voor het keren van het vrachtverkeer op het kruispunt en de ervaren overlast.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6. Bewoner De Dieze 20

6.1 Informatie achtergehouden

U geeft aan dat gedurende de uitvoering van de werkzaamheden aan de Hollandbaan / Waardsebaan er wijzingen zijn doorgevoerd ten nadele van de omwonenden. U geeft aan dat in de communicatie al dan niet bewust informatie is achtergehouden.

Reactie

Het spijt ons als u de beleving heeft gehad dat informatie bewust achter is gehouden, dat is ons inziens niet het geval. Overigens heeft deze opmerking geen betrekking op dit bestemmingsplan, maar ziet dit op het proces rondom de reconstructie van de Hollandbaan-Waardsebaan in 2020. Zoals u weet loopt er momenteel een proces in het kader van de motie van 27 januari jl. naar mogelijkheden om de geluidsoverlast in uw wijk te beperken.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.2 Geluidsoverlast

U geeft aan dat, als gevolg van de reconstructie van de kruising Hollandbaan - Waardsebaan, de geluidsoverlast voor omwonenden hoger ligt dan van tevoren voorgesteld en door de modellen aangegeven. U geeft aan dat door de uitvoering van het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug de overlast voor omwonenden hoger zal zijn dan de modellen aangeven.

Reactie

De reconstructie van de kruising Hollandbaan - Waardsebaan staat los van het project Rembrandtbrug. In het kader van dit bestemmingsplan is gekeken naar het zogenaamde uitstralings-effect van de aanleg de Rembrandtbrug. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de Hollandbaan als gevolg van de aanleg van de Rembrandtbrug toeneemt met 1 dB. Deze toename is te verklaren doordat het verkeer op de Hollandbaan als gevolg van de Rembrandtbrug met ongeveer 25% toeneemt. Deze toename leidt niet tot onacceptabele geluidbelastingen op de gevels van de woningen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.3 Besluitvorming in kleinere delen

U geeft aan dat het voor omwonenden onverteerbaar is dat de gemeente de besluitvorming in kleinere stukken lijkt te breken om zodoende per besluit het argument te kunnen gebruiken dat de toename van geluidsoverlast niet hoog genoeg is om plannen aan te passen.

Reactie

In het akoestisch onderzoek is de huidige geluidbelasting vergeleken met de toekomstige geluidbelasting. Bij het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is uitgegaan van de verkeersintensiteiten waarin alle vaststaande ontwikkelingen in Woerden zijn meegenomen. Deze aanpak is ook gekozen voor de reconstructie van het kruispunt Hollandbaan – Waardsebaan. Ten tijde van het onderzoek naar de reconstructie van de Hollandbaan – Waardsebaan was de Rembrandtbrug zoals opgenomen in het bestemmingsplan nog niet in beeld en daarmee geen vaststaand beleid. Er is dus geen sprake van het opknippen van besluiten om onder de reconstructiegrens conform de Wet geluidhinder te blijven.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.4 Meer vrachtverkeer

U geeft aan dat de grote hoeveelheid vrachtverkeer veel hoger ligt dan in de modelberekeningen wordt gebruikt.

Reactie

In het gebruikte verkeersmodel is rekening gehouden met de autonome groei van verkeersbewegingen. Hierbij is ook rekening gehouden met de groei van het vrachtverkeer. Uit de zienswijze wordt niet duidelijk waarom de geprognosticeerde verkeerscijfers uit het verkeersmodel niet correct zouden zijn.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.5 Hogere snelheid Hollandbaan

U geeft aan dat na de aanpassingen aan de Hollandbaan de snelheid enorm is toegenomen.

Reactie

Deze opmerking heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Rembrandtbrug. Wij verwijzen u naar het onderzoeksproces in het kader van de motie van 27 januari jl. waarin wordt gezocht naar mogelijkheden om de geluidsoverlast verder beperken. Het beperken van de te hoge snelheid is daar onderdeel van.

In het akoestisch onderzoek wordt gerekend met de geldende maximumsnelheid. De maximumsnelheid op de Hollandbaan is 50 km/u. Het is begrijpelijk dat het vervelend is als verkeersdeelnemers zich niet aan de maximumsnelheid houden. Politiecontroles moeten ervoor zorgen dat de maximumsnelheid wordt gehandhaafd. De handhaving van de maximumsnelheid ligt buiten akoestische onderzoeken en buiten bestemmingsplannen. Dit is een taak van de politie. Bij de kruising Hollandbaan - Waardsebaan worden twee flitspalen geplaatst voor snelheidscontrole en roodlichtnegatie. Dit moet ervoor zorgen dat men ontmoedigd wordt om te snel te rijden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.6 Verkeer dicht bij woningen

U geeft aan dat de overlast versterkt wordt doordat het verkeer dicht langs de woningen rijdt.

Reactie

Deze opmerking heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Rembrandtbrug. Deze opmerking heeft betrekking op de reconstructie van het Kruispunt Hollandbaan – Waardsebaan. Het klopt dat de rijbanen als gevolg van de reconstructie dicht bij de woningen zijn komen te liggen. Op 27 januari jl. is een motie aangenomen om te verkennen wat de mogelijkheden zijn om de geluidsoverlast als gevolg van de Hollandbaan te beperken. Dit onderzoeksproces loopt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.7 Hollandbaan afvoerput

U geeft aan dat de Hollandbaan de afvoerput wordt van Woerden, waarbij verkeersproblemen worden verschoven binnen de grenzen van Woerden.

Reactie

De Hollandbaan fungeert als belangrijke gebiedsontsluitingsweg van Woerden-West. Dit is in de Verkeersvisie vastgelegd. De Rembrandtbrug zorgt er voor dat het verkeer in de toekomst met ongeveer 25% toeneemt. Als gevolg van deze toename van het verkeer neemt de geluidbelasting toe met ongeveer 1dB.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.8 Onevenredige verdeling

U geeft aan dat het cruciaal is dat de gemeente laat zien dat kosten en baten eerlijk verdeeld worden. De gemeente moet inzien dat groepen onevenredig worden geraakt. U geeft aan dat het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug hieraan niet voldoet.

Reactie

In de verkenningfase is uitvoerig onderzoek gedaan naar de voor- en nadelen van verschillende oplossingen voor de verkeersproblematiek op de Boerendijk en Jozef Israëllaan. Hierin is een afweging gemaakt tussen de voor- en nadelen van de verschillende oplossingen en is meegewogen dat de geluidbelasting op de Hollandbaan zal toenemen als gevolg van dit tracé (circa 1 dB). Deze toename leidt niet tot onacceptabele geluidbelastingen op de gevels van de woningen. Wel geeft dit nadelige effecten op met name de buitenruimte rondom de woningen. Bij het opstellen van het bestemmingsplan wordt een belangenafweging gemaakt tussen het algemeen belang van in dit geval een betere verkeersontsluiting en de individuele belangen van een goed woon- en leefklimaat bij een toename van de geluidsbelasting op de gevels van enkele woningen. Het algemeen belang laten wij zwaarder wegen nu de toename niet leidt tot een onacceptabele geluidsbelasting. Wij achten dit niet onevenredig.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7. Bewoner Leidsestraatweg 229-11

7.1 Geluidhinder

U geeft aan dat u bezwaar maakt tegen de Rembrandtbrug door de hoge mate van geluidhinder. U geeft aan dat u deze hinder zult ondervinden in uw woon- en werksituatie in en buiten de woning.

Reactie

De geluidbelasting op uw woning neemt inderdaad toe als gevolg van de realisatie van het project Rembrandtbrug. Wij hebben eerst onderzocht of op deze locaties bron- of overdrachtsmaatregelen te nemen zijn (bijv. stil wegdek of geluidschermen). Het treffen van maatregelen is echter niet mogelijk dan wel wenselijk vanwege de ruimtelijke inpassing of effectiviteit. Voor uw woning heeft het college daarom een besluit hogere grenswaarde ter inzage gelegd. Nadat het besluit voor vaststelling van een hogere waarde onherroepelijk is, wordt een onderzoek naar het wettelijk binnenniveau gestart. Aan de binnengrenswaarde van 33 dB voor woningen moet worden voldaan, zodat u als bewoner wordt verzekerd van woongemak bij een hogere grenswaarde. Indien nodig worden daarvoor maatregelen genomen. Daarnaast zal, zoals in het ontwerpbesluit Hogere Grenswaarden is aangegeven, onderzocht worden of maatregelen kunnen worden getroffen om een geluidsluwe gevel en buitenruimte te realiseren. Eventuele te treffen maatregelen zijn voor rekening van de gemeente.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.2 Werkzaamheden verstoord

U geeft aan dat rust en stilte een voorwaarde is om uw werk te doen met kwetsbare mensen. U geeft aan dat uw werkzaamheden, met name op het balkon, verstoord worden bij de realisatie van de Rembrandtbrug.

Reactie

Als gevolg van de realisatie van het project Rembrandtbrug zal de geluidbelasting op het balkon toenemen. Zoals hierboven aangegeven zal na het onherroepelijk worden van de hogere grenswaarden onderzoek gedaan worden of het mogelijk is om de buitenruimte af te schermen. Daarnaast is het mogelijk dat u planschade ondervindt van het bestemmingsplan Rembrandtbrug. Een verzoek om planschade kunt u indienen op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, hier zijn wel randvoorwaarden aan verbonden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8. Patrick van den Hoeven B.V. Barwoutswaarder 7-9, Kuipersweg 17, Kuipersweg 39-41

8.1 Rondweg West

U geeft aan dat vanwege de politiek, de Rondweg West nooit is aangelegd en dat de Rembrandtbrug een oplossing is voor tegenstanders van de Rondweg West. De Rondweg West is inmiddels niet meer bespreekbaar en op deze manier kan er geen goede afweging worden gemaakt.

Reactie

De Rembrandtbrug is geen alternatief voor de Rondweg West. In bijlage 4 "Verkeerstromen" van de verkenning "Brug Woerden-west" is inzichtelijk gemaakt dat de verschillende alternatieven voor de oeververbinding goed kunnen bestaan met een westelijke rondweg. De brug zorgt voor een oeververbinding en de westelijk rondweg zorgt ervoor dat Woerden-West zich ook richting het westen kan ontsluiten richting de A12. De één vervangt de ander niet maar kunnen naar de toekomst toe aanvullend op elkaar bestaan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.2 Geen goede beoordeling oostelijke locatie

U geeft aan dat in eerste instantie gekozen is voor een overzichtelijke oplossing met gevolgen voor weinig ondernemers en dat daarom de oorspronkelijke voorkeur uitging naar het westelijk tracé. U geeft aan dat dit echter is veranderd doordat u net voor de aankondiging van de realisatie van het project Rembrandtbrug het braakliggende terrein heeft gekocht. Hierdoor is het tracé naar de oostzijde verschoven. Een goede beoordeling van de haalbaarheid op deze oostelijke locatie is niet uitgevoerd.

Reactie

In de verkenning is rekening gehouden met de aankoop van gronden en panden die nodig zijn om het tracé te realiseren. Dit is meegewogen in de afweging om te kiezen voor de Rembrandtbrug. De Rembrandtbrug is zodanig ingepast dat het ruimtebeslag op uw perceel aan de Barwoutswaarder minimaal is.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.3 Medewerking gemeente Woerden minimaal

U geeft aan dat tijdens het vergunningetraject van het vestigen van uw bedrijf op de Barwoutswaarder de medewerking vanuit Gemeente Woerden minimaal is en niet transparant. Een ondernemer wordt “aan het willekeurige lot” overgelaten of het plan wel of niet voldoet (met name vanuit het aspect geluid).

Reactie

Deze opmerking heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Rembrandtbrug. U geeft aan inmiddels de benodigde goedkeuringen en vergunningen te hebben ontvangen. Wij vinden het vervelend dat u dit proces dusdanig onprettig heeft ervaren.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.4 Impact groot op eigendom

U geeft aan dat er tot 19 februari 2020 geen communicatie is geweest over het raken van de Kuipersweg 39-41 en dat deze locatie nu opeens in beeld komt. Uw bezit, zowel aan de Barwoutswaarder 7-9 als aan de Kuipersweg, wordt geraakt en de impact is groter dan in eerste instantie voorzien was. Met name de nabijheid van de verschillende locaties van het bedrijf (op loopafstand) en de mogelijkheid tot parkeren worden geschaad.

Reactie

In het eerste deel van de verkenningsfase is de Rembrandtbrug als nieuw alternatief ingediend tijdens het participatietraject. Omdat uit de verkeersberekening bleek dat dit alternatief een zeer grote bijdrage levert aan de gewenste doelstelling is dit alternatief nader onderzocht. Echter, er was onvoldoende tijd en budget om dit alternatief voldoende uit te werken. Om die reden heeft het college aan de raad voorgesteld om aanvullend budget en tijd beschikbaar te stellen om dit alternatief nader uit te werken. Op 23 januari 2020 heeft de gemeenteraad dit besluit genomen. Na dit besluit zijn varianten binnen het alternatief Rembrandtbrug onderzocht en is naast het westelijke tracé ook het oostelijke tracé in beeld gekomen. Kort daarna bent u hierover geïnformeerd. Wij zijn ons bewust van het feit dat dit tracé impact heeft op eigendommen en het gebruik daarvan en hebben dit meegewogen in de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.5 Onderbouwing varianten

U geeft aan dat duidelijk moet worden onderbouwd waarom de westelijke variant is afgefallen en of de oostelijke variant wel past binnen de gestelde budgetten. De plannen wijken namelijk veel af van het oorspronkelijke idee. Daarnaast geeft u aan dat tussen het oorspronkelijke ontwerp en het huidige tracé een groot verschil zit.

Reactie

In de verkenningfase zijn er twee kansrijke varianten voor het Rembrandtbrugtace geïdentificeerd: variant Rembrandtbrug-Kuipersweg- west en variant Rembrandtbrug-Kuipersweg-oost. Beide varianten zijn vergeleken op verkeerkundige, stedenbouwkundige en milieukundige aspecten. Op basis van deze vergelijking zijn de beide varianten minimaal onderscheidend. Ook is er gekeken naar de investeringskosten van beide varianten. De investeringskosten voor de westelijke variant liggen hoger dan de oostelijke variant. Dit verschil wordt voornamelijk ingegeven door de ingeschatte verwervings- en schadeloosstellingskosten. Bij de westelijke variant zijn deze aanzienlijk hoger dan bij de oostelijke variant. Om deze reden is in de planvoorbereidingsfase de oostelijke variant nader uitgewerkt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.6 Geen reactie op alternatief

U geeft aan dat de gemeente Woerden geen reactie heeft gegeven op uw aangeboden alternatief wegtracé (d.d. 7 augustus 2021) en dat er geen mogelijkheden tot afstemming zijn.

Reactie

Op 11 augustus heeft de omgevingsmanager van het project Rembrandtbrug overleg gehad met de belangenvertegenwoordiger van de indiener van de zienswijze in aanwezigheid van de rentmeester namens de gemeente Woerden. Tijdens dit overleg heeft de belangenvertegenwoordiger van de indiener van de zienswijze een alternatief tracé laten zien. Dit alternatief ging uit van verplaatsing van het wegtracé naar de westzijde van de Kuiperweg. Het alternatief ging uit van de aankoop van vastgoed zoals eerder in alternatief west was weergegeven. Het verschil tussen dit alternatief en het eerder door de gemeente onderzochte alternatief West was niet direct zichtbaar. Ter plaatse heeft de omgevingsmanager aangegeven dat deze variant al is onderzocht en is afgefallen vanwege de hoge kosten wat betreft aankoop vastgoed / schadeloosstelling. Daar is het in dat gesprek ook bij gebleven. Van een formeel ingediend alternatief is dan ook geen sprake. Het alternatief is nooit schriftelijk bij de gemeente ingediend.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.7 Toekomst bedrijf verslechtert

U geeft aan dat de toekomst van uw bedrijf verslechterd is als gevolg van de plannen voor de Rembrandtbrug. Er is geen vervangende locatie, u heeft het gevoel dat het project Rembrandtbrug in geldnood zit en overal op moet worden bespaard, er dreigt onherstelbare schade te worden toegedaan, u heeft nog steeds geen schriftelijke aanbieding tot aankoop

van gronden ontvangen en de communicatie over wat er met uw grond en panden gebeurd is niet eenduidig.

Reactie

De Rembrandtbrug heeft een duidelijk impact op uw bedrijf en bedrijfsvoering. Daar zijn wij ons van bewust. Inmiddels hebben er verschillende gesprekken met u plaatsgevonden over de uitwerking van het wegontwerp en de impact die dit heeft op uw woonomgeving en bedrijfsvoering. Deze gesprekken zetten wij ook na de vaststelling van het bestemmingsplan voort in het kader van de minnelijke verwerving. In dit proces proberen wij gezamenlijk met u de schade als gevolg van onze ingreep in beeld te brengen. Ook na de vaststelling van dit bestemmingsplan zetten wij ons in om het minnelijke verwervingstraject te laten slagen. Ten behoeve van de realisatie van het bestemmingsplan wenst de gemeente een deel van het perceel te verwerven, binnen het juridisch kader van de Onteigeningswet. Met dat doel is de gemeente met u in overleg getreden. Wij blijven hierover met u in gesprek.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.8 Inzicht kosten

U eist inzicht in de kostenstand van het project Rembrandtbrug d.d. 14 januari 2022 (moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan). Volgens u is het project veel duurder dan voorheen ingeschat.

Reactie

Het klopt dat de kosten van het project Rembrandtbrug hoger zijn geworden. De oorzaak ligt hoofdzakelijk in de prijsstijgingen voor vastgoed, grondstoffen en bouwmaterialen. Dit is aanleiding geweest voor verhoging van het projectkrediet. Met het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Rembrandtbrug verklaart de gemeente dat het project financieel haalbaar is binnen het (geactualiseerde) projectkrediet. U zult begrijpen dat vanwege de zakelijke projectbelangen en privacy van grondeigenaren de projectkostenramingen vertrouwelijk zijn en niet openbaar gemaakt kunnen worden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.9 Nieuwe locatie bedrijfsvoering

U vraagt om een nieuwe locatie om uw bedrijfsvoering verder volledig voort te kunnen zetten.

Reactie

De gemeente heeft geen verplichting om voor u op zoek te gaan naar een vergelijkbare locatie. Wel hebben wij een rol in het faciliteren van bedrijvigheid binnen de gemeente. Wij spannen ons in om met u te blijven zoeken naar mogelijkheden. Echter gezien de ruimtelijke mogelijkheden is de zoektocht naar een alternatieve locatie geen eenvoudige opgave.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.10 Twijfel integriteit

U twijfelt aan de integriteit van de gemeente Woerden, omdat enerzijds sprake is van ontgronding en onteigening en anderzijds een nieuwe inrit voor de gemeentewerf wordt gerealiseerd.

Reactie

Het spijt ons te horen dat u twijfelt aan onze integriteit, dat is geenszins onze bedoeling. De zijweg waar u op doelt is bedoeld om de panden aan de Kruipersweg 23 t/m 33 te ontsluiten en binnen het bestemmingsplan wordt geen nieuwe uitrit van de gemeentewerf gerealiseerd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.11 Intrekken ontwerpbestemmingsplan

U eist dat het ontwerpbestemmingsplan per direct wordt ingetrokken, omdat u verwacht dat de procedure nog lang loopt en al die tijd geen nieuwe bouwaanvragen in behandeling worden genomen.

Reactie

Het ontwerpbestemmingsplan wordt niet ingetrokken. De aanhoudingsplicht vervalt op het moment dat het bestemmingsplan in werking treedt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.12 Gezoneerd industrieterrein

U geeft aan dat u in het geluidsrapport voor het ontwerpbestemmingsplan niks terugleest over een gezoneerd industrieterrein. U geeft aan dat dit volledig buiten beschouwing is gelaten. Daarnaast geeft u aan dat vanwege het bestemmingsplan potentiële geluidsruimte verdwijnt en dat uw bedrijf daardoor beperkt wordt in de doorontwikkeling.

Reactie

Het bedrijventerrein Barwoutswaarder is een gezoneerd industrieterrein. Dit is relevant voor de cumulatie van de geluidbelasting voor de woningen die een hogere grenswaarde hebben. Het akoestisch onderzoek is hierop aangepast. Voor de woningen met een hogere grenswaarde is de gecumuleerde geluidbelasting in beeld gebracht inclusief de akoestische effecten van het gezoneerde bedrijventerrein. Daarnaast geeft de aanduiding 'geluidszone - industrie' in bestemmingsplannen aan dat de bouw van geluidsgevoelige objecten uitsluitend is toegestaan, als voldaan kan worden aan de in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarden of de verleende hogere waarden. De realisatie van het project Rembrandtbrug binnen de geluidzone betekent daarmee niet dat de ontwikkeling van uw bedrijf wordt beperkt.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot een aanpassing van het akoestisch onderzoek.

8.13 Aantallen voertuigen

U geeft aan dat er duidelijk aanwijsbare fouten zijn gemaakt in het geluidrapport over de te verwachten aantal voertuigen die binnen het nieuwe tracé op diverse wegvlakken zullen gaan verschijnen.

Reactie

In tabel 3.1 in het akoestisch onderzoek zijn de verkeersintensiteiten opgenomen waarmee in het akoestisch onderzoek is gerekend. Deze getallen komen overeen met de uitvoergegevens uit het verkeersmodel van de gemeente Woerden. Voor het akoestisch onderzoek zijn deze meest actuele verkeerscijfers gebruikt. De gehanteerde verkeerscijfers komen uit het in 2021 geactualiseerde verkeersmodel van de gemeente Woerden. In uw zienswijze beschrijft u de verschillen op de wegvakken en lijkt het alsof er verkeer verdwijnt. Dit is echter niet het geval. De gekozen benadering in de zienswijze geeft geen goed beeld van de werkelijke werking van een verkeerssysteem. Ten onrechte wordt het verschil op de Rembrandtbrug (8000 mvt/etmaal) vergeleken met het verschil op de Hollandbaan (2000 mvt/etmaal). In de gekozen benadering wordt er geen rekening gehouden met de wijzigende routekeuzes die automobilisten maken als er een nieuwe verbinding ontstaat.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing het akoestisch onderzoek.

In het akoestisch onderzoek dat bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, stond abusievelijk aangegeven dat de verkeerscijfers gebaseerd waren op het verkeersmodel van de Regio Utrecht. Dit is aangepast naar de gemeente Woerden.

8.14 Geluidsrapport verwerpen

U geeft aan dat u eist dat het geluidsrapport inclusief de bijbehorende verkeerstelling verworpen dient te worden.

Reactie

Het akoestisch onderzoek is conform de vereisten uit de Wet geluidhinder opgesteld. Er is hiermee geen aanleiding om het akoestisch onderzoek en de bijbehorende verkeerstellingen te verwerpen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.15 Bruggen dicht bij elkaar

U geeft aan dat de Rembrandtbrug en de Blokhuisbrug erg dicht bij elkaar liggen, waardoor het optreden van files op de Leidsestraatweg bij het Esso station voor beide bruggen het geval zal zijn. U geeft aan dat met name in het zomerseizoen beide bruggen elkaar negatief zullen beïnvloeden en dat oponthoud van verkeer verstorend zal werken voor de hulpdiensten.

Reactie

Beide bruggen zijn niet één op één vergelijkbaar. Zowel het aanbod aan recreatieve scheepvaart als de doorvaarthoogte is anders. Dit is van invloed op het aantal openingen. In de praktijk vindt er afstemming met betrekking tot het openen van de brug plaats. De brugwachter heeft zicht op het verkeer en ziet wanneer door de vorige opening het verkeer nog niet goed is afgewikkeld en kan dan wachten met het openen van de brug. Wij zijn dan ook van mening dat bij een goed openingsbeleid er geen negatieve beïnvloeding zal ontstaan op het wegverkeer.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.16 Knelpunten op de rotonde en inschijnende koplampen in de woningen

U geeft aan dat de rotonde te dicht op de inrit van het Esso station is gesitueerd. Als gevolg daarvan wordt het voor vrachtverkeer moeilijk om het tankstation te bereiken. U geeft daarnaast aan dat de rotonde belastend is voor de woningen aan de Rembrandtlaan, door bijvoorbeeld inschijnende koplampen en geluidsoverlast.

Reactie

Het ontwerp is zo vormgegeven dat het Essostation goed en veilig bereikbaar is, ook voor vrachtwagens. Ten opzichte van het wegontwerp dat is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan is de rotonde iets verschoven richting het oosten. Hiermee ontstaat er ruimte om het tankstation meer te ontzien. Het tankstation en bijbehorende panden kunnen veilig bevoorrad worden. Voor een aantal van de woningen in de buurt van de rotonde wordt als gevolg van de geluidbelasting een hogere grenswaarde vastgesteld. In de nadere uitwerking van het ontwerp wordt rekening gehouden met inschijnende koplampen in de woningen, bijvoorbeeld door groen tussen de woningen en de weg te plaatsen. Dit doen we in goed overleg met de eigenaren van de betreffende woningen.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan.

8.17 Parkeren

U geeft aan dat de parkeerplaats ter hoogte van de nieuwe rotonde ten noorden van de Rembrandtbrug mogelijk dubbel wordt uitgegeven; ten behoeve van het parkeren bij de Rehobothkerk en ten behoeve van de waterberging.

U geeft aan dat ter hoogte van Barwoutswaarder door het ontstane talud naar de Rembrandtbrug tien parkeerplaatsen verloren gaan en niet worden gecompenseerd. U geeft aan dat er geen onderzoek is gedaan of dit nog voldoet aan de parkeernorm.

Reactie

De watertoets en waterparagraaf zijn inmiddels geactualiseerd. De resultaten hiervan zijn in de toelichting verwerkt. Het plan gaat uit van een verhardingsafname als gevolg van de beoogde ontwikkeling. De locatie van de parkeerplaatsen hoeft daarom niet te worden gebruikt voor watercompensatie.

De Verkeersvisie en de Nota Parkeernormen vormen het beleidskader voor het aspect parkeren. In het kader van het bestemmingsplan is een parkeeronderzoek uitgevoerd om na

te gaan hoeveel parkeerplekken er verdwijnen en hoeveel er teruggebracht moeten en kunnen worden. Door het plan verdwijnen er parkeerplaatsen. Daarnaast voorziet het plan in nieuwe parkeervoorzieningen. Per saldo ontstaat er meer ruimte om te parkeren in de openbare ruimte. Voor wat betreft het verdwijnen van parkeerplaatsen bij bedrijven zijn wij in gesprek met de betreffende bedrijven in het kader van de minnelijke grondverwerving.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.18 Ontsluiting en parkeren bedrijven

U geeft aan dat er geen omkeermogelijkheden zijn ter hoogte van Barwoutswaarder 3 en 11, Kuipersweg 25, en op de Touwslagersweg ten oosten van de Kuipersweg door de aanleg van de Rembrandtbrug. Ook geeft u aan dat niet alle bedrijven goed zijn ontsloten, zoals de autogarage aan de Kuipersweg.

Reactie

De Barwoutswaarder wordt met het oog op de verkeersveiligheid en doorstroming van de nieuwe weg afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. De hoeveelheid vrachtverkeer zal hiermee afnemen. Er is geen fysieke mogelijkheid om een keervoorziening te realiseren. Het bestemmings- / bevoorradersverkeer zal moeten keren op het terrein van de bestemming. Voor een aantal bedrijven op het bedrijventerrein zal de bevoorrading in de toekomst anders moeten plaatsvinden. Uitgangspunt hierbij is dat bedrijven bereikbaar zijn en dat het laden en lossen geschiedt op eigen terrein evenals het keren van de vrachtwagens. In het ontwerp is hiermee rekening gehouden. Gelet op de verkeersveiligheid is ervoor gekozen om de autogarage niet meer te laten ontsluiten op de nieuwe hoofdontsluitingsweg. De autogarage krijgt een nieuwe inrit aan de zijde van de Touwslagersweg. Dit wordt in het wegontwerp inzichtelijk gemaakt.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het wegontwerp. Het wegontwerp wordt als bijlage II opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

8.19 Kabels en leidingen

U geeft aan dat in zijn geheel in het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug het onderdeel kabels en leidingen ontbreekt en dat het verleggen een kostenpost met zich meebrengt.

Reactie

Het onderdeel kabels en leidingen is opgenomen in paragraaf 4.11 van de toelichting op het bestemmingsplan. Alle aanwezige kabels en leidingen binnen de plangrenzen zijn geïnventariseerd, waarbij de focus ligt op deze kabels en leidingen die mogelijk een raakvlak vormen met de geplande werkzaamheden. Uit de inventarisatie blijkt dat binnen de plangrenzen datakabels, laag- en middenspanningskabels, gasleidingen hoge en lage druk, rioolleidingen onder druk en vrijval en waterleidingen aanwezig zijn (zie tabel 4.12 in de toelichting). In de kostenraming is rekening gehouden met de kosten voor het verleggen van kabels en leidingen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.20 Onoverzichtelijke situatie

U geeft aan dat u het toevoegen van een fietspad en groenstrook niet overzichtelijk vindt voor vrachtwagenchauffeurs die achteruit de zijweg in willen rijden. U geeft aan dat er een strook van tientallen meters buiten het zichtbereik van de chauffeur valt.

Reactie

Het is niet de bedoeling dat het vrachtverkeer achteruit de zijwegen in rijdt. Dit is ook niet nodig. Bij de in zienswijze aangegeven situatie kan een vrachtwagen gewoon vooruit inrijden en op het terrein van de bestemming met gebruik van de openbare weg aldaar keren. Hier is in het ontwerp rekening mee gehouden door de ontsluitingsweg voldoende breed uit te voeren.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.21 Communicatie met A-ware

U geeft aan dat u onvoldoende zicht heeft op de communicatie die tussen de projectleider van de Rembrandtbrug en het bedrijf A-ware heeft plaatsgevonden. Daarnaast geeft u aan dat straks bij A-ware onvoldoende ruimte is voor het laden en lossen van vrachtverkeer.

Reactie

Gesprekken met individuele grondeigenaren zijn vertrouwelijk, derhalve bent u dan ook niet ingelicht over zaken die daar besproken worden. De ontsluiting van A-ware is net als bij de andere bedrijven gewaarborgd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.22 Onmogelijke opgave

U geeft aan dat een gedegen onderzoek naar oplossingen in een vroeg stadium al signalen had moeten geven om van het project af te zien, vanwege een onmogelijke opgave binnen de gestelde scope.

Reactie

Op 15 oktober 2020 heeft de gemeenteraad het besluit genomen om de Rembrandtbrug te realiseren. Dit besluit is tot stand gekomen op basis van een uitgebreide verkenningsfase waarin gezocht is naar oplossingen voor de verkeersproblematiek op de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk. In deze verkenningsfase zijn verschillende alternatieven onderzocht. Het resultaat van deze verkenningsfase is vastgelegd in de 'Eindrapportage, Project Brug Woerden-West d.d. augustus 2020'. Bij de Eindrapportage hoort ook een rapport dat specifiek ingaat op de effecten van een nieuwe brug; 'Effectrapportage, Project Brug Woerden-West, d.d. augustus 2020'. Wij zijn dan ook van mening dat er geen sprake is van een onmogelijk opgave.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.23 Onzorgvuldig handelen

U verwijt de gemeente Woerden van uitermate onzorgvuldig handelen als het gaat om het afwegen van belangen. De verhouding tussen ondernemers en bewoners komt flink onder druk te staan.

Reactie

Het participatieproces en de zienswijzenprocedure hebben tot doel om te komen tot evenwichtige besluitvorming. In uw zienswijze en ook in gesprekken in het kader van de vererving heeft u uw belangen kenbaar gemaakt. Deze belangen zijn meegewogen in de besluitvorming,

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.24 Wetswijziging

U geeft aan dat u van mening bent dat het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug overhaast in elkaar is gestoken met het oog op de nieuw wetgeving rondom vergunningen en ruimtelijke ordening. Als gevolg daarvan rammelt het plan, zijn er veel onduidelijkheden en worden bedrijven en particulieren slachtoffer.

Reactie

Het huidige recht blijft van toepassing op de procedure voor het opstellen van dit bestemmingsplan, omdat het ontwerpbestemmingsplan vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet ter inzage is gelegd. De nieuwe wet zorgt daarmee niet voor vertraging van het proces.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.25 Rondweg West

U geeft aan dat u een grote mate van eensgezindheid van frustratie ziet over het uitblijven van een westelijke rondweg. U geeft aan dat u groot voorstander bent van een westelijke rondweg.

Reactie

In de verkenningsfase zijn verschillende alternatieven onderzocht voor een brug over de Oude Rijn. Op basis van deze verkenning is gekozen voor de Rembrandtbrug als beste oplossing voor de problematiek op Jozef Israëllaan, de Rembrandtlaan en de Boerendijk. Wij begrijpen uw standpunt voor een westelijke rondweg. Echter zoals ook uit de verkenning blijkt heeft deze maar een beperkt oplossend vermogen voor de geschetste verkeersproblematiek op het huidige wegennet. Zie hiervoor ook de reactie onder punt 8.1.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.26 Plan is ongewenst

U geeft aan dat het volledige plan Rembrandtbrug bestempeld dient te worden als niet passend, onrealiseerbaar, te duur en ongewenst.

Reactie

Om te komen tot dit bestemmingsplan is uitvoerig onderzoek gedaan. Uit deze onderzoeken blijkt dat de Rembrandtbrug de problematiek op de Rembrandtlaan, Jozef Israëllaan en Boerendijk oplost. Ook tonen de onderzoeken aan dat het plan uitvoerbaar en passend is.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.27 Stopzetten project

U geeft aan dat u het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug volledig afkeurt. U geeft aan dat u eist dat het in zijn totaliteit van tafel wordt gehaald. Het stopzetten van dit project dient zo spoedig mogelijk kenbaar gemaakt te worden.

Reactie

Wij zien op dit moment geen aanleiding om het project stop te zetten.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.28 Onkosten

U geeft aan dat u de gemeente aansprakelijk stelt ten aanzien van de gemaakte onkosten die u heeft moeten maken in het gehele dossier Rembrandtbrug.

Reactie

In het kader van de grondverwerving zijn wij in gesprek over de aankoop van uw gronden. In dit kader heeft u recht op een vergoeding van de redelijkerwijs te maken kosten voor een advocaat of adviseur.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.29 Zorgplicht

U geeft aan dat de gemeente haar zorgplicht niet vervult met het bestemmingsplan Rembrandtbrug. U geeft aan dat de aangehaalde argumenten dit aan tonen.

Reactie

Wij begrijpen uw situatie. Wij zijn echter van mening dat de zorgplicht op een goede wijze is ingevuld.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.30 Gemeente aansprakelijk

U geeft aan dat u de gemeente aansprakelijk stelt ten aanzien van de extra kosten ter verkrijging van de benodigde vergunningen en opgelopen vertragingen t.b.v. de vestiging van uw onderneming.

Reactie

Indien u van mening bent dat u schade ondervindt van dit plan dan kunt u een verzoek om planschade indienen op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, hier zijn wel randvoorwaarden aan verbonden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.31 Dialoog Rondweg West

U geeft aan dat u eist dat de dialoog omtrent de westelijke rondweg zo spoedig mogelijk wordt hervat, ongeacht de politieke besluitvorming met betrekking tot het uitstel hiervan in eerdere stadia.

Reactie

Wij begrijpen uw standpunt. De westelijke rondweg is voor de langtermijn opgenomen als mogelijkheid om Woerden aan de westzijde te ontsluiten. De westelijke rondweg heeft een te beperkt oplossende vermogen als alternatief voor de route Boerendijk, Jozef Israëlslaan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9. Van Vliet PGH Woerden, Kuipersweg 38

9.1 Onbereikbaarheid hoofdtoegang

U geeft aan dat het nieuwe tracé de hoofdtoegang van uw bedrijf aan de Kuipersweg onbereikbaar maakt en de hoofdingang noodgedwongen naar de Touwslagersweg moet worden verplaatst.

Reactie

Wij begrijpen uw zorgen. Gelet op de verkeersveiligheid is ervoor gekozen om uw perceel niet meer te laten ontsluiten op de nieuwe hoofdonthoofding. In het ontwerp is nog niet zichtbaar gemaakt dat u een nieuwe inrit krijgt aan de zijde van de Touwslagersweg. Dit verwerken wij op de ontwerp-tekening. Over de exacte invulling hiervan treden wij graag met u in overleg.

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het wegontwerp. Het wegontwerp wordt als bijlage II opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan.

9.2 Lossen vrachtwagens

U geeft aan dat het voor vrachtwagens moeilijker wordt om te lossen. Zij moeten straks gebruikmaken van de Touwslagersweg, omdat zij niet langer de Kuipersweg kunnen gebruiken.

Reactie

Het laden en lossen zal inderdaad via de Touwslagersweg moeten plaatsvinden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9.3 Gevaarlijke verkeerssituaties

U geeft aan dat als gevolg van de plannen de verkeersintensiteit op de Touwslagersweg toeneemt. In combinatie met het lossen van vrachtwagens op deze weg zal dit leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties.

Reactie

De Touwslagersweg is bedoeld voor bestemmingsverkeer voor de bedrijven aan de Touwslagersweg. Dit zal in de toekomst niet veranderen. Wij verwachten geen toename van het verkeer op de Touwslagersweg. Dat blijkt ook uit de verkeersberekeningen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10. Bewoner Essenlaan 75

10.1 Snelheid Hollandbaan

U geeft aan dat veel gemotoriseerd verkeer op de Hollandbaan zich niet houdt aan de maximumsnelheid. U geeft aan dat de controles die door de politie worden uitgevoerd niet op de juiste plek of op het juiste tijdstip worden uitgevoerd.

Reactie

Het is begrijpelijk dat het vervelend is als verkeer zich niet aan de maximumsnelheid houdt. Politiecontroles moeten ervoor zorgen dat de maximumsnelheid wordt gehandhaafd. De handhaving van de maximumsnelheid ligt buiten het akoestisch onderzoek. Dit is een taak van de politie. Bij de kruising Hollandbaan - Waardsebaan worden twee flitspalen geplaatst voor snelheidscontrole en roodlichtnegatie.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10.2 Geluidsoverlast

U geeft aan dat de omwonenden van de Hollandbaan veel geluidsoverlast ervaren.

Reactie

Op 27 januari 2022 is door de gemeenteraad een motie aangenomen om te onderzoeken welke geluidreducerende maatregelen langs de Hollandbaan kunnen worden genomen. Het

gaat hier om bovenwettelijke maatregelen. Dit onderzoek is in maart 2022 uitgevoerd. Het onderzoeksrapport kunt u terugvinden op de website www.brugwoerdenwest.nl.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10.3 Geen logische uitkomst

U geeft aan dat de Rembrandtlaan vanwege andere ontwikkelingen minder aantrekkelijk wordt gemaakt voor gemotoriseerd verkeer. Het verkeersluwer worden van de Rembrandtlaan is niet meegenomen in de afweging van alternatieven. Als dat wel was gedaan, was de Rembrandtbrug geen logische uitkomst van de variantenstudie geweest.

Reactie

De weg is een belangrijke wijkontsluitingsweg waar verkeer ook in de toekomst overheen moet kunnen. Als gevolg van de Rembrandtbrug neemt het verkeer op de Rembrandtlaan niet verder toe ten opzichte van de huidige situatie. De Rembrandtbrug zorgt ervoor dat de groei van het verkeer niet plaatsvindt op de Rembrandtlaan en draagt zo bij aan de opgave. Er zijn overigens op dit moment geen plannen om de Rembrandtlaan verkeersluwer te maken.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10.4 Geluidstoename

U geeft aan dat de geluidstoename als gevolg van de Rembrandtbrug wordt veroorzaakt door de hoge snelheid waarmee wordt gereden en dat dit in het akoestisch onderzoek niet is meegenomen.

Reactie

Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op het verkeersmodel van de gemeente Woerden. Hierin wordt uitgegaan van de geldende maximale rijsnelheden op de verschillende wegen. Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 geeft aan hoe akoestisch onderzoek precies moet worden uitgevoerd en dat daarbij onder andere moet worden uitgegaan van de geldende maximumsnelheid. De handhaving van de maximumsnelheid ligt buiten het akoestisch onderzoek. Dit is een taak van de politie. Bij de kruising Hollandbaan - Waardsebaan worden twee flitspalen geplaatst voor snelheidscontrole en roodlichtnegatie.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10.5 Achteruitgang leefbaarheid

U geeft aan dat de leefbaarheid van de bewoners in de omgeving van de Hollandbaan achteruit gaat, door de toename van de verkeersintensiteit op deze weg (met name vrachtverkeer).

Reactie

De geluidbelasting op de woningen rondom de Hollandbaan (tussen de Molenvlietbaan en de Waardsebaan) neemt inderdaad toe als gevolg van de realisatie van de Rembrandtbrug. Zie ook onze reactie onder punt 10.2

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10.6 Toename fijnstof

U maakt zich zorgen om de toename van fijnstof als gevolg van de toenemende verkeersintensiteit op de Hollandbaan.

Reactie

Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat het planvoornemen niet leidt tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voor fijnstof.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10.7 Aanpak geluidsoverlast Hollandbaan

U vraagt zich af wie kan garanderen dat er iets gedaan wordt aan de geluidsoverlast langs de Hollandbaan en hoe beoordeeld wordt of omwonenden tevreden zijn met de oplossingen.

Reactie

Het onderzoek naar mogelijke geluidmaatregelen langs de Hollandbaan is gebaseerd op de inbreng van omwonenden. Daaruit zijn verschillende varianten ontwikkeld. Van deze varianten zijn de geluidbelasting en de kosten berekend. Het onderzoeksrapport kunt u terugvinden op de website www.brugwoerdenwest.nl. Op 13 april zijn de uitkomsten van het onderzoek gepresenteerd aan de omgeving. Het onderzoek naar de maatregelen is afgrond en is te vinden op de website www.brugwoerdenwest.nl. Dit onderzoek, dat invulling geeft aan de motie van de gemeenteraad, valt buiten de formele procedure van dit bestemmingsplan. Immers ook zonder de Rembrandtbrug ervaren bewoners hinder van het verkeer op de Hollandbaan.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10.8 Onvoldoende antwoorden

U geeft aan ontevreden te zijn over antwoorden die op de informatieavonden gegeven zijn. U zegt dat onderzoeken de werkelijkheid en de beleving van bewoners niet toetsen en dat onvoldoende beargumenteerd is waarom bepaalde dingen buiten het bestemmingsplan vallen en daarom niet worden getoetst.

Reactie

Wij begrijpen uw frustratie. Bij de uitvoering van haalbaarheidsonderzoeken is het echter vrijwel altijd het geval dat moet worden getoetst aan een wettelijk kader en aan wettelijke normen op basis van modellen / berekeningen. Daarnaast wordt in een bestemmingsplan beoordeeld of wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening. Soms kan het voorkomen

dat een nieuwe ontwikkeling voor velen een positief effect heeft, maar voor enkelen een negatief effect heeft. Bij het plannen van nieuwe infrastructuur moet met veel aspecten rekeningen gehouden worden, zoals de impact op de omgeving. In dit bestemmingsplan is inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn op de omgeving. Zo neemt als gevolg van de Rembrandtbrug en de autonome ontwikkeling het verkeer op de Hollandbaan met ongeveer 25% toe. Dit zorgt voor een geluidtoename van ongeveer 1 dB. Hiermee is het effect van de Rembrandtbrug in beeld gebracht en meegewogen in de besluitvorming.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10.9 Geen positief effect

U geeft aan dat ontwikkeling in Woerden alleen moet plaatsvinden als dit overal een positief effect heeft.

Reactie

Het is begrijpelijk dat u wenst dat nieuwe projecten overal een positief effect hebben. Helaas is dat niet altijd mogelijk. Het doel is altijd echter om een probleem op te lossen en daarmee de situatie voor een grote groep te verbeteren naar evenredigheid.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10.10 Verbetering leefbaarheid

U draagt een aantal maatregelen aan voor verbetering van de leefbaarheid / vermindering van geluidsoverlast langs de Hollandbaan.

Reactie

De aangedragen maatregelen zijn meegenomen in het onderzoek dat als gevolg van de motie van 27 januari jl. is uitgevoerd. In de onderzochte varianten is een geluidsschermbaan meegenomen als mogelijke maatregel. Het onderzoeksrapport is terug te vinden op de website www.burgwoerdenwest.nl.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11. Bewoner Waaloord 64

11.1 Gegevens verkeersmodel

U geeft aan dat niet is aangegeven of de gegevens uit het verkeersmodel (die in het akoestisch onderzoek zijn gebruikt) overeenkomen met de werkelijkheid.

Reactie

Een verkeersmodel wordt eens in de zoveel jaar gemaakt met een gekozen basisjaar en één of meerdere toekomstjaren. Het verkeersmodel maakt gebruik van actuele gegevens rondom onder andere het wegennet en socio-economische data. Het toekomstbeeld op grond van het verkeersmodel wordt bepaald via het doorvoeren van autonome

ontwikkelingen zoals brandstofkosten, autobezit, woningbouwontwikkelingen en aanleg van nieuwe infrastructuur. Ieder verkeersmodel is daarmee een weergave van de complexe werkelijkheid, en dat geldt ook voor de Rembrandtbrug.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11.2 Lage inschatting vrachtverkeer

U geeft aan dat met name de hoeveelheid vrachtverkeer te laag is ingeschat.

Reactie

In het gebruikte verkeersmodel is rekening gehouden met de autonome groei van verkeersbewegingen. Hierbij is ook rekening gehouden met de autonome groei van het vrachtverkeer.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11.3 Verkeersmodel

U vraagt zich af uit welk jaar het verkeersmodel dateert.

Reactie

Het basis verkeersmodel van Woerden is van 2019. In 2021 zijn enkele kleine aanpassingen aan het wegennet in het verkeersmodel doorgevoerd en meegenomen in onze berekeningen. Hiermee is gerekend met het meest actuele verkeersmodel.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11.4 Groei bedrijventerrein

U geeft aan dat onduidelijk is of de groei van bedrijventerreinen is meegenomen in de verkeerscijfers.

Reactie

Het toekomstbeeld op grond van het verkeersmodel wordt bepaald via het doorvoeren van autonome ontwikkelingen zoals brandstofkosten, autobezit, woningbouwontwikkelingen en aanleg van nieuwe infrastructuur. In het verkeersmodel is uitgegaan van de verkeersproductie van het bedrijventerrein op basis van arbeidsplaatsen en kengetallen van de huidige situatie. Het bedrijventerrein is een bestaand bedrijventerrein en er vinden geen nieuwe ontwikkelingen plaats. Er is dan ook geen sprake van een groei van het bedrijventerrein, anders dan de autonome groei van het aantal verkeersbewegingen waar in het model rekening mee is gehouden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11.5 Opknippen akoestische effecten

U geeft aan dat de kruising Hollandbaan / Molenvlietbaan onderdeel van het bestemmingsplan moet zijn, vanwege de toename van geluidsoverlast op deze locatie als gevolg van de ontwikkeling van de Rembrandtbrug. U stelt dat de akoestische effecten nu worden 'opgeknipt'. Besluiten worden los van elkaar worden genomen en er vindt daardoor volgens u geen cohesie plaats, waardoor de burger steeds meer geluidsoverlast te verduren krijgt.

Reactie

Wij begrijpen uw zorgen over het 'opknippen' van akoestische effecten. Bij de beoordeling van geluid moeten standaard altijd vastgestelde en gerealiseerde plannen worden meegenomen in de berekeningen. Op het moment van reconstructie van de kruising Hollandbaan - Waardsebaan kon het project Rembrandtbrug nog niet worden meegenomen. Dit project was nog niet concreet genoeg. Voor de kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan geldt dat eerst goed moet worden onderzocht wat de beste inrichting van de kruising is. Het staat dus nog niet vast dat hier een kruispunt wordt gerealiseerd. 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. Dit betekent daarmee ook dat nog niet duidelijk is of de geluidsoverlast rondom de kruising in de toekomst toeneemt. Op het moment dat de Rembrandtbrug nog niet is gerealiseerd en er wordt voor de kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan een akoestisch onderzoek uitgevoerd, dan wordt hierin ook de nulsituatie (dus zonder Rembrandtbrug) meegenomen. In de vergelijking met de toekomstige situatie worden de Rembrandtbrug en eventuele aanpassing van het kruispunt meegenomen. De akoestische effecten worden dan niet opgeknipt en worden in samenhang beoordeeld.

Wat wel duidelijk is, is dat de geluidbelasting langs de Hollandbaan, als gevolg van de ontwikkeling van de Rembrandtbrug, toeneemt. Op 27 januari 2022 is door de gemeenteraad daarom een motie aangenomen om te onderzoeken welke geluidreducerende maatregelen langs de Hollandbaan kunnen worden genomen. Het gaat hier om bovenwettelijke maatregelen. Dit onderzoek is in maart 2022 uitgevoerd. Het onderzoeksrapport kunt u terugvinden op de website www.brugwoerdenwest.nl.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11.6 Cumulatieve geluidsbelasting

U geeft aan dat gekeken moet worden naar de cumulatieve geluidbelasting waarin alle ontwikkelingen in het gebied worden meegenomen.

Reactie

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. Hogere grenswaarden worden dus altijd alleen voor één weg aangevraagd. Het kan dus voorkomen dat voor een bepaalde woning vanwege het wegverkeerslawaaï van meerdere wegen meerdere hogere grenswaarden worden aangevraagd.

Hogere grenswaarden geven op deze manier geen inzicht in de gecumuleerde geluidbelasting. Dat is wettelijk zo bepaald. Vanuit het kader van de goede ruimtelijke ordening wordt echter wel de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt voor de locatie (oftewel: gevel) waar de hogere grenswaarde wordt aangevraagd. Voor de betreffende woningen waar hogere grenswaarden voor zijn aangevraagd, is dit gedaan. De gecumuleerde geluidbelasting kunt u voor alle rekenpunten terugvinden in het akoestisch onderzoek dat bij het bestemmingsplan is opgenomen. Burgemeester en wethouders zal voor de betreffende geluidsbron een hogere waarde vaststellen en zal daarmee oordelen over de geluidsbelasting die niet mag leiden tot een onaanvaardbaar geluidniveau.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11.7 Nulmeting cumulatieve geluidsbelasting

U vraagt een nulmeting uit te voeren met daarin opgenomen de cumulatieve geluidbelasting van de verschillende aanpassingen in het gebied (bijv. groei bedrijventerreinen, kruising Hollandbaan / Waardsebaan, kruising Boerendijk / Hoge Rijndijk en het project Rembrandtbrug).

Reactie

Bij de beoordeling van het aspect geluid wordt gerekend en niet gemeten. De geluidbelasting moet namelijk op een groot aantal punten worden beoordeeld. Om een goed beeld te krijgen van de hoeveelheid geluid per punt, zouden we dag en nacht moeten meten gedurende een jaar. En dat zouden we op alle rekenpunten moeten doen. Dat is praktisch onhaalbaar en niet conform de wettelijk voorgeschreven onderzoeksmethodiek. Het geluidniveau van een weg is namelijk nooit constant. Binnen 24 uur wisselen drukke en rustige perioden elkaar af. Ook binnen een jaar is er verschil in veel en weinig verkeer. Vandaar dat we bij geluidberekeningen werken met een 'vast' jaargemiddeld geluidniveau. Bovendien kunnen we op basis van metingen geen goede voorspellingen doen voor de ontwikkeling van het geluid in de toekomst. Bij akoestisch onderzoek wordt om deze redenen gerekend en niet gemeten. Daarom voeren wij ook geen nulmeting uit.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12. Bewoner Waaloord 58

12.1 Verkeersintensiteiten

U geeft aan dat niet uit het rapport af te leiden is waar de verkeersintensiteiten voor het onderzoeksgebied (akoestisch onderzoek) op gebaseerd zijn. U geeft aan dat u niet kunt nagaan of deze cijfers kloppen.

Reactie

Zie onze reactie onder punt 11.1

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12.2 Verkeersintensiteiten nachtelijke uren

U geeft aan dat het van belang is dat de intensiteiten in de nachtelijke uren worden meegenomen, aangezien het gemiddeld geluidsniveau gedurende de nacht met 10 dB vermeerderd wordt in de berekeningen.

Reactie

De verkeersintensiteiten in de nachtelijke uren zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Bij de berekeningen wordt rekening gehouden in de periode waarin geluid wordt gedetecteerd. Zo wordt er in de avondperiode (vanaf 19:00) de geluidbelasting berekend met een straffactor van 5dB. In de nachtperiode is de straffactor 10 dB.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12.3 Vergelijking met de intensiteiten van de provincie

U geeft aan dat u aanbeveelt om de getallen uit de telling van de gemeente Woerden voor de Hollandbaan te vergelijken met de door de provincie Utrecht opgegeven intensiteiten. U geeft aan dat er dan sprake is van een theoretische- en gemeten waarde.

Reactie

Dat klopt. In de systematiek voor het opstellen van verkeersmodellen wordt er gemeten (momentopname) en gerekend. Het rekenen vindt plaats door het model een best fit te laten genereren op alle metingen die zijn gedaan op de wegen in het verkeersmodel. Het model geeft hiermee het best beschikbare middel om prognose te doen van de toekomstige verkeersintensiteiten. Een model is altijd een theoretische benadering van de werkelijkheid. Het verkeersmodel van de gemeente Woerden is het best beschikbare middel om een prognose te maken van de toekomstige verkeersintensiteiten.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12.4 Rekening houden met ontwikkelingen buiten plangebied

U geeft aan dat er in het akoestisch onderzoek en de verkeersintensiteit geen of te weinig rekening wordt gehouden met ontwikkelingen buiten het plangebied. U geeft aan dat deze ontwikkelingen wel invloed hebben op verkeersintensiteiten.

Reactie

De verkeerscijfers zijn afkomstig van het verkeersmodel van de gemeente Woerden. In dit model wordt rekening gehouden met zowel ontwikkelingen binnen het projectgebied als daarbuiten. In het verkeersmodel zijn alle vast staande relevante ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving meegenomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12.5 Losknippen besluitvorming verschillende initiatieven

U geeft aan dat het lijkt dat de gemeente knipt in verschillende plannen om overlast per plan zo beperkt mogelijk te houden.

Reactie

Wij begrijpen uw zorgen over het 'opknippen' van akoestische effecten. Bij de beoordeling van geluid moeten standaard altijd vastgestelde en gerealiseerde plannen worden meegenomen in de berekeningen. Op het moment van reconstructie van de kruising Hollandbaan - Waardsebaan kon het project Rembrandtbrug nog niet worden meegenomen. Dit project was nog niet concreet genoeg. Voor de kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan geldt dat eerst goed moet worden onderzocht wat de beste inrichting van de kruising is. Het staat dus nog niet vast dat hier een kruispunt wordt gerealiseerd. 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. Dit betekent daarmee ook dat nog niet duidelijk is of de geluidoverlast rondom de kruising in de toekomst toeneemt.

Wat wel duidelijk is, is dat de geluidbelasting langs de Hollandbaan, als gevolg van de ontwikkeling van de Rembrandtbrug, toeneemt. Op 27 januari 2022 is door de gemeenteraad daarom een motie aangenomen om te onderzoeken welke geluidreducerende maatregelen langs de Hollandbaan kunnen worden genomen. Het gaat hier om bovenwettelijke maatregelen. Dit onderzoek is in maart 2022 uitgevoerd. Het onderzoeksrapport kunt u terugvinden op de website www.brugwoerdenwest.nl.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12.6 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

U geeft aan dat een volledig MKBA waarin alles is meegenomen voor de Rembrandtbrug noodzakelijk is. U geeft aan dat in de MKBA voor de Rembrandtbrug de negatieve gevolgen voor de Hollandbaan niet zijn meegenomen. U geeft aan dat de grote impact die het geluid heeft op de Hollandbaan, onvoldoende mee wordt genomen in de MKBA.

Reactie

In de MKBA zijn de akoestische effecten buiten het directe invloedsgebied van de alternatieven, kwalitatief in beeld gebracht. In de MKBA is de volgende tekst hierover opgenomen (pagina 25): "Bij deze waardering van geluidseffecten in de directe omgeving kan worden opgemerkt dat alle alternatieven zorgen voor een verschuiving van geluid binnen de bebouwde kom van een woongebied naar een bedrijvengebied. Dit is een positief effect dat op basis van beschikbare gegevens niet gekwantificeerd en gemonitariseerd kan worden. Verwacht kan worden dat bovengenoemde uitkomsten hierdoor beperkt positiever zullen uitvallen".

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12.7 Ontbreken oplossing rotonde

U geeft aan dat de rotonde Molenvlietbaan - Hollandbaan niet wordt opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. De rotonde Molenvlietbaan - Hollandbaan en de Rembrandtbrug zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen in één bestemmingsplan te worden vastgesteld.

Reactie

Voor de kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan geldt dat eerst goed moet worden onderzocht wat de beste inrichting van de kruising is. Het staat dus nog niet vast dat hier een kruispunt wordt gerealiseerd. 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. De studie naar mogelijke maatregelen op deze rotonde richt zich met name op de veiligheid van het fietsverkeer en de doorstroming op spitsmomenten.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12.8 Uitvoerbaarheid niet gegarandeerd

U geeft aan dat wanneer het bestemmingsplan wordt aangenomen er geen sprake is van een goede uitvoerbaarheid, aangezien er geen uitvoerbaarheid gegarandeerd kan worden omdat er een verkeersknelpunt wordt veroorzaakt en niet opgelost.

Reactie

De rotonde Hollandbaan – Molenvlietbaan staat de uitvoerbaarheid van de Rembrandtbrug niet in de weg. Uit verkeerskundige berekeningen blijkt dat de capaciteit van de rotonde in de toekomst in vooral de ochtendspits onvoldoende kan zijn. Dit wordt veroorzaakt door het hoge aantal fietsers dat de rotonde passeert op het drukste moment van de dag. Er zijn andere mogelijkheden om juist hier wat aan te doen. Deze mogelijkheden worden onderzocht. Er zijn voldoende mogelijkheden om ook in de toekomst de doorstroming op dit kruispunt te garanderen. Ook zonder reconstructie van het kruispunt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12.9 Akoestisch onderzoek woningen Hollandbaan

U geeft aan dat er akoestisch onderzoek gedaan dient te worden voor de woningen die langs of in de buurt van de Hollandbaan liggen. U geeft aan dat zonder een akoestisch onderzoek langs de Hollandbaan het bestemmingsplan Rembrandtbrug niet kan worden aangenomen.

Reactie

In het kader van dit bestemmingsplan is gekeken naar het zogenaamde uitstralingseffect van de aanleg de Rembrandtbrug. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de Hollandbaan als gevolg van de aanleg van de Rembrandtbrug toeneemt met 1 dB. Deze toename is te verklaren doordat het verkeer op de Hollandbaan als gevolg van de Rembrandtbrug met ongeveer 25% toeneemt. Op 27 januari 2022 is door de gemeenteraad daarom een motie aangenomen om te onderzoeken welke geluidreducerende maatregelen langs de Hollandbaan kunnen worden genomen. Het gaat hier om bovenwettelijke maatregelen. Dit onderzoek is in maart 2022 uitgevoerd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

13. H.W. van der Laan namens de eigenaren van Leidsestraatweg 229-1 t/m 229-12, en 229A

13.1 Gevonden oplossing

In de reactienota op de inspraakreacties is over Leidsestraatweg 229 het volgende geschreven:

Inpassen woningen Leidsestraatweg 229

In het voorontwerpbestemmingsplan is ervan uit 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.

U is niet duidelijk wat met de 'gevonden oplossing' wordt bedoeld en wat daarvan de impact is op het gebruik en de waarde van uw perceel.

Reactie

De rotonde is in het geoptimaliseerde ontwerp verschoven richting het oosten en kan lager uitgevoerd worden. Hierdoor kan het perceel aan de Leidsestraatweg 229 worden ontzien. Er is geen direct ruimtebeslag van uw perceel. Het perceel is echter ook na de optimalisatie van het ontwerp niet bereikbaar voor voertuigen. De parkeervoorzieningen die daar nu zijn, moeten worden verplaatst. In overleg met u maakt de gemeente afspraken over het gebruik van alternatieve parkeergelegenheid ter vervanging van de onbereikbaar wordende parkeerplaatsen op uw eigen terrein.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

13.2 Bruikbaarheid parkeervoorzieningen

U geeft aan dat uit de bij het voorontwerpbestemmingsplan behorende stukken ook bleek dat de bestaande ontsluiting van het perceel Leidsestraatweg 229A in de huidige vorm niet meer (volledig) bruikbaar zou zijn, waardoor ook de aanwezige parkeervoorzieningen grotendeels onbereikbaar zouden worden. In de reactie op de inspraak wordt op dit punt verder niet ingegaan. Het is dan u ook niet duidelijk welke oplossing de gemeente hiervoor in gedachten heeft.

Reactie

De parkeerplaatsen op uw terrein zijn na realisatie van het wegontwerp inderdaad niet meer bereikbaar. In overleg met u maakt de gemeente afspraken over het gebruik van alternatieve

parkeergelegenheid ter vervanging van de onbereikbaar wordende parkeerplaatsen op uw eigen terrein.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

13.3 Invulling perceel

U geeft aan dat met het ontwerpbestemmingsplan zoals dat nu ter inzage ligt een aantal problemen ontstaan waarvan het maar zeer de vraag is of daar in het verdere verloop van het proces een goede oplossing voor zal worden gevonden.

U geeft aan dat in het gesprek wat heeft plaatsgevonden voorafgaand aan de eerder ingediende inspraakreactie als mogelijke oplossing voor deze problematiek gesproken is over de bouw van een nieuw object op het perceel waarmee de bestaande bebouwing (grotendeels) voor het verkeerslawaaï kan worden afgeschermd zodat het woon- en leefklimaat wordt gewaarborgd.

U geeft aan dat u juist nu in overleg met de gemeente wil kijken naar een mogelijke invulling zoals u eerder heeft besproken met de gemeente voor uw percelen op de Leidsestraatweg. Door in deze fase te zoeken naar een juiste invulling wordt voorkomen dat mogelijk later in het proces moet worden geconcludeerd dat een goede oplossing niet kan worden gevonden met het risico op vertraging van het proces.

Reactie

Wij begrijpen uw verzoek. De invulling van het perceel staat los van het bestemmingsplan. U kunt altijd in overleg treden met de gemeente om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om invulling te geven aan uw percelen.

Voor de realisatie van het bestemmingsplan kunnen uw eigendommen gehandhaafd blijven. Wel wijzigt de ontsluiting van uw perceel als gevolg van de ruimtelijke inpassing, met als gevolg dat enkele parkeerplaatsen op uw perceel niet meer toegankelijk zijn vanaf de openbare weg. De gemeente maakt met u afspraken over alternatieve parkeergelegenheid en een aangepaste ontsluiting van uw perceel. In eerdere gesprekken hierover heeft u een ander onderwerp ter sprake gebracht, namelijk sloop en herontwikkeling van vastgoed op eigen initiatief. Een dergelijk verzoek kan en wil de gemeente niet koppelen aan de realisatie van het bestemmingsplan, maar separaat en integraal beoordelen. Dit beoordelingsproces kan pas starten na ontvangst van een officieel principeverzoek van u. Wij zien uw verzoek graag tegemoet.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14. Van der Feltz advocaten namens Twin Sport B.V. eigenaar Kuipersweg 35-37, Touwslagersweg 21

14.1 Grote gevolgen voor bedrijf

U geeft aan dat wanneer het bestemmingsplan Rembrandtbrug vastgesteld zou worden, dit grote gevolgen heeft voor uw bedrijf. U geeft aan dat uw bedrijf een groot deel van haar panden en parkeerplaatsen kwijtraakt en dat er niet meer geladen en gelost kan worden.

Reactie

Vaststelling van het bestemmingsplan Rembrandtbrug heeft inderdaad gevolgen voor uw bedrijf. Ten behoeve van de realisatie van het bestemmingsplan wenst de gemeente een deel van het perceel te verwerven, binnen het juridisch kader van de Ontheffingswet. Met dat doel is de gemeente met u in overleg getreden. Uitgangspunt in deze grondverwerving is een reconstructie van eigendommen, waarna een deugdelijke bedrijfsvoering mogelijk is, met behoud van uw financiële positie. In de nieuwe situatie, na reconstructie, is laden en lossen mogelijk gemaakt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.2 Plan niet vaststellen voordat er een oplossing is

U geeft aan dat u de raad verzoekt het bestemmingsplan niet vast te stellen totdat er voor uw bedrijf een acceptabele oplossing is op de huidige locatie (ruimte voor kantoor, parkeren en laden en lossen) of een andere vergelijkbare locatie in Woerden. U bent teleurgesteld in het feit dat er tot nu toe geen concrete oplossing is aangedragen.

Reactie

In de hierboven vermelde verwervingsgesprekken wordt primair met u gesproken over aankoop van dat deel van uw eigendom dat noodzakelijk is voor realisatie van het bestemmingsplan. Na een reconstructie van uw eigendom op het perceel, is een aangepaste voortzetting van uw onderneming mogelijk. Op uw verzoek kan secundair worden gesproken over een volledige aankoop / liquidatie van uw eigendom. De gemeente is in beide gevallen niet verplicht om u een alternatieve locatie aan te bieden voor uw onderneming. Wij kunnen om deze reden uw genoemde voorwaarden niet accepteren.

Wij hebben geen verplichting om voor u op zoek te gaan naar een vergelijkbare locatie. Wel heeft de gemeente een rol in het faciliteren van bedrijvigheid binnen de gemeente. Wij spannen ons in om met u te zoeken naar mogelijkheden. Echter gezien de ruimtelijke mogelijkheden is de zoektocht naar een alternatieve locatie geen eenvoudige opgave.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.3 Alternatievenonderzoek

U geeft aan dat er in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan een onderbouwing ontbreekt voor de keuze voor de Rembrandtbrug ten opzichte van de andere onderzochte alternatieven. U geeft aan dat u verzoekt het alternatievenonderzoek alsnog onderdeel te maken van de onderbouwing van dit plan.

Reactie

De nut en noodzaak van een nieuwe brug over de Oude Rijn is in de verkenningsfase onderzocht. Aangevoerd is dat de Rembrandtbrug, van de verschillende onderzochte

varianten, de beste oplossing is. De Rembrandtbrug biedt de meest directe route tussen de kruisingen Leidsestraatweg - Rembrandtlaan en Kuipersweg - Hollandbaan en zorgt ook voor de grootste verbetering van de doorstroming op de Jozef Israëlslaan en de Boerendijk. Het onderzoek uit de verkenningsfase heeft ertoe geleid dat de gemeente Woerden budget beschikbaar heeft gesteld voor de uitwerking en de realisatie van het project Rembrandtbrug. De verkenning maakt geen deel uit van de ruimtelijke onderbouwing van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en is dan ook als zodanig geen bijlage bij het bestemmingsplan. Wel vormt het de basis waarop de keuze is gemaakt om de Rembrandtbrug uit te werken.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.4 Projectdoelstelling

U merkt op dat de projectdoelstelling niet het bereiken van de grootste reductie van de verkeersintensiteiten is, maar een goede doorstroming en robuust verkeersnetwerk. U geeft aan dat het merkwaardig is dat in het alternatievenonderzoek niet wordt vermeld bij welk aantal motorvoertuigen er een goede doorstroming aanwezig is.

Reactie

Het doel van het project is om te komen tot een betere doorstroming op de Boerendijk – Jozef Israëlslaan – Rembrandtlaan, een verkeersveiligere verkeerssituatie en een robuuster verkeersnetwerk. De Rembrandtbrug zorgt voor de grootste afname van het verkeer op de genoemde wegvakken. Met deze maximaal haalbare afname van de verkeersintensiteiten ontstaat een acceptabel verkeersbeeld op de Boerendijk en Jozef Israëlslaan. De toekomstige intensiteiten op deze wegvakken met de realisatie van de Rembrandtbrug passen binnen de beschikbare capaciteit van de nieuwe inrichting van de Boerendijk en Jozef Israëlslaan. De capaciteit van deze wegvakken wordt bepaald door de zijwegen en kruispunten. Gezien het belang van een goede ontsluiting van de aanpalende wijken en voldoende hiaten voor het oversteken van fietsers is het doel om het doorgaande verkeer te minimaliseren. De Rembrandtbrug draagt hier in vergelijking met de andere alternatieven voor de brugverbinding, het meest aan bij.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.5 Netto verkeerseffect in de afweging

U geeft aan dat het u opvalt dat in bijlage 4 (notitie verkeerstromen) bij de effectrapportage een niet nader toegelichte weergave van het “netto verkeerseffect westelijke rondweg per alternatief” is toegevoegd. Daaruit blijkt dat de verkeersreductie het hoogst is wanneer de westelijke rondweg in combinatie met de Rietveldbrug wordt gerealiseerd en niet in combinatie met de Gildenbrug of de Rembrandtbrug. U geeft aan dat het voor u niet duidelijk is op welke wijze dit effect zijn weerslag heeft gekregen in de afweging tussen de alternatieven.

Reactie

Deze notitie laat verschillende dingen zien over de verkeersstromen. Hieruit blijkt onder andere dat hoe meer de brug richting de stad wordt gelegd, hoe groter de afname van

verkeer op de Rembrandtlaan en de Boerendijk is. De Rembrandtbrug ligt het meest richting het centrum van Woerden en zorgt daarmee voor het grootste effect op de verkeersreductie bij de Boerendijk - Jozef Israëlslaan. De notitie laat verder zien dat de westelijke rondweg in de toekomst kan bestaan naast de Rembrandtbrug. De westelijke rondweg heeft een andere verkeersfunctie dan de Rembrandtbrug. De notitie laat zien dat de effecten op de intensiteiten op beide bruggen (Rembrandtbrug en Kwakelbrug) beperkt is. Hiermee is geconcludeerd dat de Rembrandtbrug geen vervanging is voor de westelijke rondweg en vice versa. En dat de westelijke rondweg een prima aanvulling op de Rembrandtbrug kan zijn om Woerden-West richting Rotterdam / Den Haag beter te ontsluiten en het verkeersnetwerk nog robuuster te maken. De Rembrandtbrug is toekomstvast omdat deze ook zijn waarde heeft als de westelijk rondweg wordt aangelegd.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.6 Ontbreken van netto verkeerseffecten in beoordeling toekomstbestendigheid

U geeft aan dat de afweging van de netto verkeerseffecten bij de beoordeling van de robuustheid / toekomstbestendigheid in de effectrapportage ontbreekt (paragraaf 4.2.4.1). U vraagt een nadere toelichting.

Reactie

Met robuustheid wordt bedoeld in hoeverre een alternatief geschikt is om door te ontwikkelen naar een volledige westelijke rondweg in de toekomst. Alle alternatieven zijn zodanig in te richten dat het mogelijk is om deze door te ontwikkelen naar een volledige westelijke randweg. Voor het ene alternatief vergt dat een grotere inspanning dan voor het andere. Alleen de Gildenbrug scoort in dit geval negatief, omdat er ingrijpende maatregelen nodig zijn om het alternatief toekomstvast te maken. De netto verkeerseffecten laten slechts de herverdeling van het verkeer zien en tonen geen grote verschillen tussen de Rembrandtbrug en Rietveldbrug die in deze afweging moeten worden meegenomen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.7 Verschil in beoordeling toekomstbestendigheid tussen Gildenbrug en Rembrandtbrug

U geeft aan dat de Gildenbrug even toekomstbestendig zou moeten zijn als de Rembrandtbrug, terwijl deze brug hierop juist negatief scoort vanwege het moeten voldoen aan inrichtingseisen voor wegen en kruispunten. U geeft daarnaast aan dat het u niet duidelijk is waarom het kruispunt Gildenweg - Hollandbaan bij realisatie van de Rembrandtbrug niet aangepast hoeft te worden. U geeft aan dat de Rembrandtbrug tot een hogere verkeersintensiteit leidt op de Hollandbaan dan de Gildenbrug (+257% tegenover +229%).

Reactie

Het klopt dat bij het beoordelingscriterium 'robuustheid van het alternatief in relatie tot een volledige rondweg' bij de Rembrandtbrug niet is gesproken over de aanpassing van het kruispunt Hollandbaan / Gildenweg. Gezien de lage verkeersintensiteit op de Gildenweg bij

een combinatie Rembrandtbrug en rondweg is hier geen sprake van een noodzakelijke aanpassing naar een rotonde of kruispunt met VRI. Bij realisatie van de Gildenbrug in combinatie met een rondweg is zowel op de Gildenweg als op de Hollandbaan daarentegen sprake van een sterke toename van het aantal verkeersbewegingen. Uit kruispuntberekeningen blijkt dan dat de wachttijden in geval van een voorrangskruispunt onacceptabel lang worden. Nader onderzoek zou moeten uitwijzen of hier dan een kruispunt met VRI of een rotonde gerealiseerd moet worden. Dit brengt veel kosten met zich mee. Deze grote aanpassing maakt dat de Gildenbrug hier negatief scoort en de Rembrandtbrug niet.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.8 Positieve beoordeling bij onderdeel gebiedsontwikkeling

U geeft aan dat u paragraaf 4.2.3 'Gebiedsontwikkeling en meekoppelkansen' van de effectrapportage in twijfel acht. Het verbaast u dat het wegbestemmen van uw pand en het realiseren van een nieuwe weg over een bedrijventerrein als positief wordt aangemerkt, terwijl juist over kapitaalvernietiging wordt gesproken als een nieuwe weg over onbebouwde gemeentelijke gronden wordt geprojecteerd.

Reactie

Voor de toelichting op de scores in tabel 9 in paragraaf 4.2.3 verwijzen wij u naar paragraaf 4.2.3.1.4. van de Effectrapportage (d.d. augustus 2020) uit de verkenningsfase. In deze paragraaf wordt ingegaan op het alternatief Rembrandtbrug. De kern van de toelichting is dat de Rembrandtbrug positief bijdraagt aan het al gestarte proces van revitalisering op bedrijventerrein Barwoutswaarder, doordat dit project een nieuwe noord-zuidverbinding is tussen de Rembrandtlaan en de Hollandbaan. In diverse studies en adviezen over deze revitalisering wordt deze ruimtelijke ingreep gepromoot als voorwaarde voor een succesvolle revitalisering van het bedrijventerrein. Naast het feit dat op deze manier de ontsluiting wordt verbeterd voor (vracht)verkeer en fietsers, zal de toevoeging van groen en water de ruimtelijke kwaliteit versterken. Dit geldt ook voor de (noodgedwongen) herontwikkeling van bedrijven langs de nieuwe weg. Een weg over gemeentelijke gronden is in die zin aan te merken als kapitaalvernietiging, omdat de waarde van de grond op de boekhoudkundige balans staat van de gemeente. De betreffende gronden waren in dit geval potentieel bedrijventerrein en zijn in die vorm meegenomen bij de kostenafweging van de alternatieven. Zo kon in de verkenningsfase een gelijkwaardige vergelijking tussen de alternatieven worden gemaakt.

Wij kunnen ons voorstellen dat deze inhoudelijke uitleg over maatschappelijke positieve meekoppelkansen van dit plan kunnen botsen met uw individuele belangen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.9 Uitweggen op Rembrandttracé

U geeft aan dat u het onzorgvuldig vindt dat bij de alternatievenafweging niet als knelpunt bij de Rembrandtbrug is opgenomen dat bedrijven waaronder uw bedrijf op het beoogde

Rembrandttracé moeten uitweggen en dat de route door vrachtverkeer mede voor het laden en lossen wordt gebruikt, terwijl dit bij de Gildenbrug wel als knelpunt wordt genoemd.

Reactie

De negatieve score voor de Gildenbrug wordt bepaald door het feit dat deze brug minder bijdraagt aan de beoogde revitalisering van het bedrijventerrein dan de Rembrandtbrug. Verder is het uitgangspunt dat laden en lossen op eigen terrein moet plaatsvinden. In het wegontwerp zijn op het Rembrandttracé verder geen uitritten voorzien. Uitritten passen namelijk niet bij de functie van de weg. Bedrijven moeten op de zijwegen worden ontsloten. Dat geldt ook voor uw bedrijf. Wij zijn in het kader van de grondverwerving hierover met u in overleg.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.10 Kosten van de varianten

U geeft aan dat er geen scores zijn opgenomen met betrekking tot de kosten van de varianten, terwijl duidelijk is dat de Rembrandtbrug de duurste variant is.

Reactie

Dat klopt. De investeringskosten zijn niet gescoord. Deze zijn kwantitatief meegewogen in de afweging om te komen tot een tracékeuze.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.11 Ontbreken deugdelijke onderbouwing

U geeft aan dat een deugdelijke onderbouwing voor de keuze tussen de varianten oost of west ontbreekt.

Reactie

In de verkenningsfase zijn er twee kansrijke varianten voor het Rembrandttracé geïdentificeerd: variant Rembrandtbrug-Kuipersweg- west en variant Rembrandtbrug-Kuipersweg-oost. Beide varianten zijn vergeleken op verkeerkundige, stedenbouwkundige en milieukundige aspecten. Op basis van deze vergelijking zijn de beide varianten minimaal onderscheidend. Ook is er gekeken naar de investeringskosten van beide varianten. De investeringskosten voor de westelijke variant liggen hoger dan de oostelijke variant. Dit verschil wordt voornamelijk ingegeven door de ingeschatte verwervings- en schadeloosstellingskosten. Bij de westelijke variant zijn deze vooralsnog aanzienlijk hoger dan bij de oostelijke variant. Om deze reden is in de planvoorbereidingsfase de oostelijke variant nader uitgewerkt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.12 Ontbreken uitwegmogelijkheid en parkeerplaatsen

U geeft aan dat er ten onrechte geen rekening gehouden is met een uitwegmogelijkheid. U geeft aan dat u verzoekt ten minste deze uitwegmogelijk te borgen in het plan en de

verkeerskundige beoordeling van het plan aan de hand daarvan aan te passen. Ook de beoogde parkeerplaatsen zijn niet acceptabel omdat deze niet naast de panden kunnen worden gerealiseerd.

Reactie

De Rembrandtbrug is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De weg is conform de ontwerprichtlijnen ingericht. Onderdeel van deze inrichting is dat er geen erven direct ontsloten worden op een gebiedsontsluitingsweg. Voor uw bedrijf geldt dan ook dat in de toekomst ontsloten dient te worden op de Touwslagersweg. In het kader van de grondverwerving zijn wij met u in overleg om te komen tot een goede oplossing voor de ontsluiting van uw bedrijf.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.13 Nieuwe AERIUS berekening

U geeft aan dat u opmerkt dat er ten behoeve van het stikstofonderzoek er opnieuw moet worden gerekend aan de hand van de nieuwste AERIUS Calculator.

Reactie

Dank voor uw opmerking. Het stikstofonderzoek is geactualiseerd met de meest recente versie van de AERIUS calculator.

Conclusie

Het stikstofonderzoek is opnieuw berekend met de meest actuele AERIUS calculator.

15. Leidsestraatweg 225A

15.1 Buffer geluidszone

U geeft aan dat naast uw woning de loods van Leidsestraatweg 225 staat. Deze loods fungeert als barrière voor zowel het verkeersgeluid als ook de invloeden van de natuur als wind en regen. U geeft aan dat zodra de loods wordt verwijderd, ook de buffer tussen de weg en uw tuin verdwijnt. U vraagt om compensatie bij de gevolgen van dit ontwerp en vraagt zich af of de gevolgen hiervan zijn meegenomen.

Reactie

Ten onrechte is in het akoestisch onderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan de loods waar u naar verwijst niet geamoveerd uit het geluidmodel. Hierdoor is ten onrechte geen rekening gehouden met de afscherming van de weg naar uw woning die gaat verdwijnen. Wij hebben het akoestisch onderzoek hierop aangepast. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat als gevolg van het project Rembrandtbrug een hogere grenswaarde noodzakelijk is voor uw woning. De hogere grenswaarde bedraagt maximaal 52 dB. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat maatregelen om de geluidbelasting op uw gevels te beperken stuiten op bezwaren van de verkeerskundige en stedenbouwkundige aard.

Conclusie

Uw zienswijze heeft aanleiding gevormd voor het aanpassen van het akoestisch onderzoek.

15.2 Toename geluid en geluidshinder

U geeft aan dat de toename van het verkeer over de Rembrandtlaan, en het verkeer dat de brug oversteeft, zorgen voor een toename in geluid en geluidshinder. U geeft aan dat de waardevermindering die daarvan het gevolg is, meegenomen moet worden in de compensatie van de gevolgen van het realiseren van de brug.

Reactie

Wij zijn ons er van bewust dat als gevolg van het project Rembrandtbrug de geluidbelasting op uw woning toe neemt. Het is mogelijk dat u planschade ondervindt van het bestemmingsplan Rembrandtbrug. Een verzoek om planschade kunt u indienen op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, hier zijn wel randvoorwaarden aan verbonden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15.3 Bijgebouw

U geeft aan dat volgens het ontwerp een deel van geschakelde woning aan uw bijgebouw, die achter de loods staat wordt afgebroken. De projectleider heeft dit geconstateerd. U geeft aan dat dit over het hoofd is gezien tijdens het maken van het plan. U geeft hierbij aan dat een deel van deze woning niet voor de helft gesloopt kan worden, gelet op de gevolgen voor de bouwkundige staat van uw woning. U vraagt van ons dat dit ordentelijk wordt opgelost in het volgende ontwerp van uw plan.

Reactie

Het klopt dat we een deel van het gebouw gaan amoveren om het plan te kunnen realiseren. Wij zijn met u in overleg om te komen tot een goede oplossing.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15.4 Aanlegsteiger

U geeft aan dat u zeer verbaasd was om op de tekening een aanlegsteiger en parkeerplaats te zien. U geeft aan dat u hierover niet geïnformeerd bent door de projectleider. U verwacht daarmee dat er veel geparkeerd zal gaan worden door mensen met plezierboten, mogelijk met overlast tot gevolg

Reactie

Aan de westzijde van de Rembrandtbrug vervallen parkeerplaatsen. De gebruikers van de percelen aan de westzijde van de Leidsestraatweg kunnen na realisatie van het Rembrandttracé parkeren op het nieuwe parkeerterrein aan de oostzijde van de Leidsestraatweg. De parkeerplekken zullen vooral gebruikt worden door de oude gebruikers van de westzijde. U geeft aan dat er sprake is van een aanlegsteiger. Dat is niet het geval. Het betreft een wachtplaats voor de brug waaraan schepen zich kunnen vastmaken wanneer zij wachten op het openen van de brug. Het is geen plek om aan te leggen en aan wal te gaan. Bij de uitvoering van de wachtplaats zal hier rekening mee worden gehouden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15.5 Aanlegsteiger erfgrens

U geeft aan dat de aanlegsteiger getekend is tegen de erfgrens van uw kavel aan. U verwacht mogelijk hinder en trekt de juridische rechtmatigheid daarvan in twijfel. Bovendien vraagt u zich af hoe de verwachte overlast is van wachtende brugpassanten. De oude Rijn is een drukke vaarroute, en u verwacht daar de nodige opstoppingen met mensen die mogelijk ook bij de kade willen aanleggen. U wilt weten wat wij gaan doen om te voorkomen en de overlast daarvan weg te nemen.

Reactie

De voorziening die is ingetekend is een wachtplaats voor de brug. Een wachtplaats is nodig om schepen te kunnen laten aanleggen wanneer zij voor de brug wachten om te openen. Wij richten de wachtplaats bij privéterreinen dusdanig in dat hij niet als ligplaats gebruikt kan worden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15.6 Geparkeerde vrachtwagens

Als derde punt betreffende het leefklimaat wilt u aandacht vragen voor de parkerende vrachtwagens bij uw kavel. Over dit onderwerp heeft u al meermaals klachten ingediend bij ons.

Tijdens de online-ontwerpsessie in november 2021 heeft u aandacht gevraagd voor het langdurige illegaal parkeren van vrachtwagens. U geeft aan dat u door de projectleider niet meer geïnformeerd bent in hoeverre dit wordt meegenomen in het ontwerp.

Daarom wilt u specifieke aandacht vragen voor het (her-)inrichten van de Leidsestraatweg, waarmee de mogelijkheid voor vrachtwagens ontnomen wordt om bij u voor de deur te parkeren. Graag zou u hier met ons over in contact komen.

Reactie

Wij begrijpen de genoemde problematiek. Echter het plan voorziet niet in mogelijkheden om dit bestaande probleem op te lossen. Wij kunnen niet voorkomen dat vrachtwagens parkeren voor uw woning. Wij zullen met u hierover in contact treden om te kijken hoe wij kunnen bijdragen aan het oplossen van dit probleem.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15.7 Voorbereiding zienswijze

U geeft aan dat u graag wil benoemen dat u zeer bent gehinderd in de goede voorbereiding om een zienswijze in te dienen. Op 9 december 2021 is de projectleider bij u geweest. Uit dit gesprek is aanvankelijk veel verduidelijkt, maar de afspraken is de projectleider niet nagekomen. Na twee maanden heeft u nog geen enkele reactie ontvangen. De data dat u daar nogmaals om gevraagd heeft, zijn 3 januari 2022, 19 januari 2022 en 16 februari 2022

en op al deze verzoeken heeft u geen reactie gekregen. U betreurt het zeer, en het verbaast u, dat hier op deze manier mee wordt omgegaan. U geeft aan dat het voor u moeilijk was om u goed voor te kunnen bereiden op het indienen van de zienswijze.

Reactie

Het spijt ons als u de beleving heeft en het gevoel heeft dat u bent gehinderd in de goede voorbereiding voor de zienswijze. Dat is geenszins onze intentie. De gemeente neemt contact met u op om de inpassing rond uw woning nader af te stemmen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

16. Bewoner Waaloord 50

16.1 Plangebied

U geeft aan dat in de beschrijving van het plangebied vooral de verkeerssituatie en de hoge intensiteiten op de route Rembrandtlaan – Jozef Israël – Boerendijk worden beschreven, terwijl minstens dezelfde verkeerssituatie en hoge intensiteiten van toepassing zijn op de route Boerdendijk – Hoge Rijndijk – Hollandbaan. Het plan heeft een veel te beperkte sloop in relatie tot de doelstelling “het creëren van goede doorstroming en een veilig en robuust verkeersnetwerk in Woerden West”. Het richt zich alleen op het oplossen van de verkeersproblemen op de Rembrandtlaan – Boerendijk en het ontsluiten van het bedrijven terrein Barwoutswaarder. Om deze reden wordt ook het verkeersprobleem alleen voor die wegen opgelost die zich in de scope van het bestemmingsplan bevinden en krijgt de wijk Molenvliet en met name de Hollandbaan alle nadelen te verwerken. U maakt hier ernstig bezwaar tegen. De meest voor de hand liggende oplossing is naast realisatie van een brug op een andere plek ook de realisatie van de Westelijke Randweg, die de voorgaande jaren altijd in de scope heeft gezeten.

Reactie

De nut en noodzaak van een nieuwe brug over de Oude Rijn is in de verkenningsfase onderzocht. Aangehouden is dat de Rembrandtbrug, van de verschillende onderzochte varianten, de beste oplossing is. De Rembrandtbrug biedt de meest directe route tussen de kruisingen Leidsestraatweg - Rembrandtlaan en Kuipersweg - Hollandbaan en zorgt ook voor de grootste verbetering van de doorstroming op de Jozef Israëlslaan en de Boerendijk. Het onderzoek uit de verkenningsfase heeft ertoe geleid dat de gemeente Woerden budget beschikbaar heeft gesteld voor de uitwerking en de realisatie van het project Rembrandtbrug.

De westelijke rondweg is voor de langtermijn opgenomen als mogelijkheid om Woerden aan de westzijde te ontsluiten. De westelijke rondweg heeft een te beperkt oplossend vermogen als alternatief voor de route Boerendijk - Jozef Israëlslaan. De westelijke rondweg heeft een andere verkeersfunctie dan de Rembrandtbrug en is daarmee geen vervanging voor de Rembrandtbrug (en vice versa). Beide tracés kunnen echter in de toekomst goed naast elkaar bestaan. De westelijke rondweg vormt dan een prima aanvulling op de Rembrandtbrug om Woerden-West richting Rotterdam / Den Haag beter te ontsluiten en het verkeersnetwerk nog robuuster te maken.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

16.2 Omgevingswet en planfasering

De omgevingswet die op 1 juli 2022 in werking treedt is niet van toepassing, omdat de officiële procedure van het bestemmingsplan daarvoor is gestart. U geeft aan dat dit niet van toepassing lijkt op het buiten scope verklaarde deel van het plangebied voor de Hollandbaan inclusief de voorziene aanpassingen aan de rotonde Hollandbaan - Molenvlietbaan. Daarvan moet de bestemmingsplanprocedure nog starten, echter dit deel maakt wel degelijk onderdeel uit van de invloedssfeer van het bestemmingsplan m.b.t. de Rembrandtbrug. U maakt bezwaar tegen het uit het bestemmingsplan halen van de aanpassing van de rotonde Hollandbaan – Molenvlietbaan. De start van de bestemmingsplanprocedure behoort te wachten tot de gehele aanpassing van het bestemmingsplan helder is en ook het wettelijk kader waarin dit valt.

Reactie

Een vlotte afwikkeling van het autoverkeer via de rotonde Hollandbaan – Molenvlietbaan is belangrijk, nu en in de nieuwe situatie na realisatie van het project Rembrandtbrug. De gemeente heeft onderzocht of in de nieuwe situatie een vlotte afwikkeling van het autoverkeer via de rotonde ook gewaarborgd is. De uitkomst van dit onderzoek is positief, in die zin dat ook de toekomstige verkeersintensiteiten op de Molenvlietbaan en de Hollandbaan vlot kunnen worden afgewikkeld. De omvorming van de rotonde tot een kruispunt met VRI is daarom op dit moment niet nodig en de rotonde is als gevolg hiervan uit de scope van het bestemmingsplan gehaald. De gemeente heeft desalniettemin wel aandacht voor het goed functioneren van de genoemde rotonde. De aanleiding is niet zozeer een toekomstig structureel capaciteitsknelpunt, maar wel de veiligheid voor fietsers op de rotonde op spitsmomenten. In het komende jaar doet de gemeente hier goed (veld)onderzoek naar. Mocht dit aspect werkelijk een aanpassing van de weginrichting vragen, dan zal de gemeente hiervoor een voorstel doen en dit met de omgeving communiceren. Op dat moment wordt ook bekeken of hiervoor een bestemmingsplanprocedure moet worden doorlopen.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

16.3 Verkeersvisie 2030

U geeft aan dat een belangrijke voorwaarde die de gemeente zelf stelt is dat bij het aanleggen van nieuwe hoofdverbindingswegen een aanzuigende werking van nieuw verkeer zoveel mogelijk moet worden voorkomen. In het plan wordt nergens aangegeven hoe de gemeente dat wenst te gaan doen, terwijl u hier in de reactie op het voorontwerp uw zorgen over hebt uitgesproken. Het effect van de herontwikkeling van de bedrijventerreinen in Barwoutswaarder en met name in Zegveld creëren wel degelijk extra verkeer wat van de mogelijkheden van de nieuwe route via de Rembrandtbrug gebruik gaat maken. Dat verkeer komt straks wel door 2 woonwijken te rijden. Zegveld maakt deel uit van de gemeente Woerden, maar dat geldt niet voor verkeer uit de gemeente Noorden, Nieuwerbrug of Bodegraven. De gemeente Bodegraven heeft de bedrijventerreinen ook aan de Woerdense kant liggen. De verwachting is dat de hoeveelheid vrachtverkeer vanwege de aanzuigende

werking juist enorm gaat toenemen door de realisatie van de Rembrandtbrug. De nu gehanteerde verkeersintensiteiten houden hier geen rekening mee met als gevolg een onderschatting van de overlast op de Hollandbaan. U maakt hier bezwaar tegen en bent van mening dat de verkeersintensiteiten moeten worden uitgebreid voor het effect van de verkeer aanzuigende werking en het effect van de voorziene ontwikkelingen op de bedrijventerreinen in Zegveld en Barwoutswaarder. Naar aanleiding van het voorgaande verzoekt u ons met inachtneming van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen / gewijzigd vast te stellen, namelijk door het uitwerken van een bestemmingsplan met de volledige scope van het plangebied, dus inclusief de Hollandbaan in combinatie van het uitwerken van de westelijke rand weg en een keuze voor meest handige brugvariant daarbij, zodat ook voor de Hollandbaan een veilig en robuust verkeersnetwerk ontstaat.

Reactie gemeente

Aan de onderzoeken van het bestemmingsplan ligt het meeste recente verkeersmodel van onze gemeente ten grondslag. Het toekomstbeeld op grond van het verkeersmodel wordt bepaald via het doorvoeren van autonome ontwikkelingen zoals brandstofkosten, autobezit, woningbouwontwikkelingen en aanleg van nieuwe infrastructuur. In dit verkeersmodel is bovendien rekening gehouden met alle vaststaande ruimtelijke ontwikkelingen. Uit het verkeersmodel blijkt dat de Rembrandtbrug geen nieuw verkeer uit het buitengebied aantrekt. Slechts de route in de kom van Woerden wordt anders. Hiermee is de verkeersaantrekkende werking beperkt. Wij zien dan ook geen aanleiding om de scope van het bestemmingsplan te vergroten.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. Conclusie

Punten die in de zienswijze naar voren zijn gekomen die betrekking op het bestemmingsplan Rembrandtbrug hebben voornamelijk betrekking op:

- Verkenningsstudie en keuze
- Ontsluitingen en bereikbaarheid bedrijventerrein
- Geluidsoverlast
- Parkeren, laden en lossen en keren van vrachtwagens
- Het uitgevoerde verkeersonderzoek en de verkeersintensiteiten
- Samenhang met de rondweg West
- Planschade en waardevermindering

Deze punten hebben deels geleid tot aanpassing van de toelichting en de bijlagen van het bestemmingsplan. De aanpassingen zijn opgenomen in de staat van wijzigingen.