



---

<b>datum</b>	7 december 2022
<b>portefeuillehouder</b>	Noorthoek
<b>contactpersoon</b>	Len Hazeleger
<b>fractie(s)</b>	alle
<b>onderwerp</b>	Beantwoording technische vragen Rembrandtbrug gesteld op 24 november 2022

---

## VVD

1. Wat zijn de risico's in het voorgestelde projectbudget ad 31.5 mln?  
Als eerste verwijzen we hiervoor naar de opmerkingen ter zake in het raadsvoorstel D/22/075692.  
Het risico van de rekenrente is helder dunkt ons en vraagt geen verdere toelichting. De genoemde exogene risico's, zoals prijsstijgingen bouwstoffen en vastgoed, en inflatie, zijn niet gedekt in het voorgestelde projectbudget. In antwoord op vragen van de Begrotingscommissie half november is hierover extra financiële informatie verstrekt. In het besloten deel van de Technische sessie op 8 dec a.s. kan de raad hierover concreter worden geïnformeerd.
2. Is de aanpak van de rotonde Hollandbaan-Molenvlietbaan nu wel of niet nodig?→ wel of niet nodig.  
Een kort overzicht van het proces inzake de aanpak van deze rotonde; In juni 2021 heeft het College het voorontwerpbestemmingsplan geaccordeerd en vervolgens gepubliceerd voor inspraak. Onderdeel van dit voorontwerp was de ombouw van de huidige rotonde tot een kruispunt met een verkeerslichteninstallatie (VRI). Het projectteam heeft zichzelf kritisch de vraag gesteld of de verkeerskundige argumentatie voor deze ombouw wel compleet was, was deze grote investering wel echt noodzakelijk en dé oplossing voor welk probleem. Vervolgens is in 2022 extra onderzoek uitgevoerd in vorm van verkeerstellingen (fietsers en auto's) en videocamera-observaties op de rotonde. Op basis van alle onderzoek data zijn nieuwe verkeerssimulaties uitgevoerd. De simulaties, de observaties en vakkennis leiden tot een nieuwe conclusie (november 2022); er is nu geen probleem qua verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid dat om een grote aanpassing van de rotonde vraagt. Het extra onderzoek is nuttig gebleken, een ineffectieve investering is geschrapt, aanpassing van het bestemmingsplan en geluidsonderzoek nabij de rotonde zijn definitief niet meer nodig. Ook is getoetst of de huidige rotonde qua vormgeving voldoet in 2036 (planhorizon bestemmingsplan = 10 jaar na oplevering), met meer verkeer via de Rembrandtbrug, en met toename van fietsverkeer. Het antwoord is positief, ook in die situatie is de huidige vormgeving passend en robuust.  
In afstemming met de Adviesgroep zal in 2023 een ontwerp worden gemaakt voor enkele kleine aanpassingen op de rotonde (belijning, bebording e.d.), in combinatie met de ideeën van de gemeente voor aanpassing van de fietspaden langs dit deel van de Hollandbaan. Daarnaast wordt een plan gemaakt voor groot onderhoud aan de rotonde.

## Woerden&Democratie

1. Er zijn nu zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. Stel dat belanghebbenden na vaststelling van het bestemmingsplan (beroeps)procedures starten tegen het bestemmingsplan en deze winnen, wat zijn dan de gevolgen? Bestemmingsplan? Onteigening vastgoed? Schade?  
Stel dat belanghebbenden een beroep aantekenen tegen het bestemmingsplan, en de Raad van State beslist in hun voordeel, dan is het vervolg vaak dat gemeente – belanghebbende



om tafel moeten of dat het desbetreffende planonderdeel moet worden gerepareerd door de gemeente. Het gevolg van een beroepszaak is zelden dat een streep door het hele project wordt gezet en het project wordt geannuleerd. Gevolgen van gerechtelijke procedures zijn vertraging, onzekerheid en meerkosten.

### 2. Wat wordt vergoed bij het aankopen van vastgoed?

Een minnelijke aanbieding voor de aankoop van vastgoed (woningen of bedrijven) is qua opbouw en berekening gebaseerd op de Ontheingingswet. De Ontheingingswet is het wettelijk kader voor berekening van de vergoedingen, waarover heel veel jurisprudentie voorhanden is.

De aanbieding bestaat uit een vergoeding voor het vastgoed, een vergoeding voor eventuele extra financieringskosten (bijvoorbeeld een extra tijdelijke hypotheek) en een vergoeding voor bijkomende kosten. Onder bijkomende kosten vallen kosten voor herinrichting, verhuizing, stagnatie bedrijfsvoering, makelaar of adviseurs etc.). De aanbieding dient zodanig te zijn dat belanghebbenden (eigenaren en/of huurders) geen financieel nadeel ondervinden van de aankoop of bedrijfsreconstructie. De rechter toetst aan deze eis.

### 3. Wat is de rol van Veilig Verkeer Nederland?

Veilig Verkeer Nederland is in de verkenningsfase van het project betrokken geweest als lid van de adviesgroep. Het advies om te kiezen voor de locatie van de Rembrandtbrug en het daarbij samenhangende ontwerp is mede door Veilig Verkeer Nederland tot stand gekomen. De belangrijkste uitgangspunten op het gebied van verkeersveiligheid zijn niet meer gewijzigd. Veilig Verkeer Nederland heeft aangegeven in de planvoorbereidingsfase niet meer fysiek deel te nemen aan de adviesgroep, erop vertrouwend dat verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt blijft. Wel is men nog steeds agenda lid van de adviesgroep.

## ChristenUnie-SGP

### 1. Insprekers vragen aandacht voor bedrijfsontsluiting, laden en lossen, (fiets)veiligheid. Hoe is dit onderzocht en uitgewerkt. Wat is het proces?

Vanzelfsprekend is het uitgangspunt dat de (fiets)veiligheid op Barwoutswaarder niet verslechtert. Met het voorgestelde plan zal de (fiets)veiligheid zelfs verbeteren; het laden en lossen op de openbare weg wordt verminderd en gebeurt meer op eigen terrein, langs het nieuwe trace komt aan weerszijden een vrijliggend fietspad en een apart voetpad, er komen nieuwe veilige oversteken bij de rotondes en weg Barwoutswaarder.

In de huidige situatie wordt de openbare weg gebruikt voor het manoeuvreren en laden/lossen van vrachtauto's en autotrailers. Dit geeft overlast voor andere bedrijven, belemmert de verkeersdoorstroming en genereert onveilige situatie voor fietsers. Dit oneigenlijke gebruik is ontstaan doordat bedrijven groeien, het eigen terrein intensiever bebouwd hebben en het eigen terrein (en soms zelfs ook de openbare weg van Barwoutswaarder) maximaal gebruiken voor het parkeren van handelsauto's. Dat we dit willen beëindigen vraagt om aanpassingen op het eigen terrein van enkele (auto)bedrijven en het einde van een gewoonte-gebruik. Het beoogde resultaat is een veiliger en beter functionerend bedrijventerrein.

Het proces is dat de individuele reconstructies van de bedrijven worden besproken met de ondernemers. Dit is een zeer dynamisch proces, waarin veel alternatieven qua bebouwing en ontsluiting op tafel komen en moeten worden onderzocht. Een vastgesteld bestemmingsplan zou daarvoor een welkom kader zijn. De gemeente heeft vastgesteld dat een goede inpassing van de bedrijfsreconstructies zeker mogelijk is in het plan, inclusief parkeren en manoeuvreren. Aanvullend monitort de gemeente continue of de nieuwe verkeerssituatie van alle samenhangende individuele aanpassingen uitvoerbaar is.

### 2. Is er een visie op Barwoutswaarder e.o. voor na 2035 voor wat betreft wonen en bedrijven.

Nee, dat heeft de gemeente officieel niet. De tijdshorizon van de Omgevingsvisie gaat niet zover, en een visie voor de periode daaropvolgend is er niet. In het bestemmingsplan Rembrandtbrug en de Omgevingsvisie is de aanleg van de Rembrandtbrug wel verantwoord



in het ruimtelijk perspectief tot 2035. De keuze voor de Rembrandtbrug is destijds ook gemaakt met het oog op de toekomst, waarbij een transformatie naar woningbouw aan de noord- en zuidkant van de Oude Rijn denkbaar is. Daarnaast is de Rembrandtbrug een spin-off van de revitalisering van het bedrijventerrein en in het eerste kwartaal van 2023 zal hierover een startnotitie aan de raad worden toegezonden.

3. Heeft het College oog voor de zorgen van de ondernemers?

Ja, dat heeft het College zeker. In de bedrijfsgesprekken is ook voor de gemeente het uitgangspunt dat het bedrijf in de nieuwe situatie goed kan functioneren en geen schade lijdt. Zoals hierboven aangegeven, wordt van ondernemers soms wel een aanpassing gevraagd in het gebruik of inrichting van het eigen terrein in het belang van een goed functionerend bedrijventerrein.

### LijstvanderDoes

1. Welke bedrijfslocaties heeft de Gemeente ter beschikking t.b.v. verplaatsing van bedrijven die geraakt worden door het project? Bijvoorbeeld locatie Van Ooijen?

Buiten bedrijventerrein Barwoutswaarder zijn geen locaties beschikbaar voor de verplaatsing van bedrijven. Hierover kan het College de raad meer informeren in het besloten deel van vergadering op 8 december a.s.

2. Hoe zit dat nu met het achteruit rijden op het bedrijventerrein?

Het moge duidelijk zijn dat de gemeente geen plan maakt dat inhoudt dat een autotrailer vanaf Van den Boog Automotive via de weg Barwoutswaarder kilometers achteruit moet rijden na het laden of lossen. De huidige gewoonte om autotrailers op de openbare weg te laden en lossen is juist onveilig en moet op eigen terrein gaan plaats vinden. Dit geldt ook voor het parkeren van handelsauto's op of langs de openbare weg. Het manoeuvreren van de autotrailers is prima mogelijk te maken op eigen terrein of mogelijk door gebruik te maken van de ontsluitingsweg ten westen van Barwoutswaarder 11. Ook het laden en lossen van autotrailers op de Touwslagersweg wil de gemeente beëindigen en naar eigen terrein verleggen.

3. Andere ondernemers zouden buiten de procedure gehouden zijn, wat is waar, hoe zit dat?

Deze opmerking kan niet worden geplaatst, hier is geen sprake van. Alle ondernemers zijn telkens via openbare publicaties (en vaak ook nog persoonlijke brieven) geïnformeerd over het bestemmingsplan. Op verzoek vindt altijd persoonlijk overleg over het plan plaats met een ondernemer. Goed geïnformeerd blijven over ruimtelijke plannen in de directe omgeving van een onderneming is ook een verantwoordelijkheid van de ondernemer. Specifiek met die ondernemers die direct geraakt worden door het plan wordt veelvuldig overlegd.

4. Herontwikkelingsactiviteiten van OMU – graag stand van zaken delen.

De OMU onderzoekt zelfstandig binnen haar doelstelling kansen tot revitalisering van delen van het bedrijventerrein Barwoutswaarder. De gemeente wordt hiervan op de hoogte gehouden, en in een later stadium betrokken bij het maken van nieuwe bouwplannen. Hierover kan het College de raad meer informeren in het besloten deel van vergadering op 8 december a.s.

5. Insprekers stellen dat in de stukken regelmatig elementen missen, hoe zit dat?

In het algemeen zijn de plannen goed en compleet. In een groot en complex project als dit is het niet te voorkomen dat soms elementen verbeterd moeten worden op basis van voortschrijdend inzicht. De gemeente is blij dat insprekers en indieners van zienswijzen ons daarop attenderen, zodat de stukken kunnen worden verbeterd.

6. Fietsveiligheid? Gaat dat achteruit in het plan?

Zie antwoord ad CU 1.

7. Stel dat het project wordt gestopt, kunnen al aangekochte woningen langs Oude Rijn dan ook herontwikkeld worden i.p.v. verkocht?

Herontwikkeling is een mogelijke optie. Deze optie moet nader worden onderzocht in relatie



tot het huidige bedrijventerrein en daarbij horende (milieu)zoneringen, en in het licht van een ruimtelijke toekomstvisie op het gebied.

## CDA

1. Inzake de toekomstige goede verkeersontsluiting voor ondernemers en voorkomen van gevaarlijke situaties; is er straks op het moment van raadsvoorstel krediet (2025) een kloppend uitgewerkt ontwerp qua parkeren, laden lossen, uitritten?  
Zie antwoorden hierboven over ruimtelijke inpassing, bedrijfsreconstructies, ontsluiting, laden en lossen, fietsveiligheid. Het huidige vast te stellen bestemmingsplan bevat al een goed ontwerp, er is sprake van een goede ruimtelijke ordening. In 2025, naar verwachting al in 2023, zijn alle bedrijfsreconstructies tot in detail uitgewerkt.
2. Rondom het verplaatsten of aankopen van bedrijven; op welke manier denkt het College momenteel mee. Een verplaatsing van de ene zou een oplossing voor alle andere ondernemers kunnen zijn.  
Zie hiervoor antwoorden ad CU 1 en 3.  
Is er extra geld nodig voor aankopen?  
De directe kosten voor aankoop en reconstructie van betrokken bedrijven zijn onderdeel van de huidige kostenraming en voorgesteld projectbudget. De meerkosten voor een complete bedrijfsverplaatsing zijn geen onderdeel van de kostenramingen. Gelet op wederzijdse belangen van een dergelijke algehele bedrijfsverplaatsing, is het niet de verwachting dat de gemeente daarvoor extra uitgaven moet doen. Een gemeentelijke bijdrage aan een bedrijfsverplaatsing is ook risicovol gelet op de regels voor ongeoorloofde staatssteun.
3. Welke alternatieve locaties zijn beschikbaar voor ondernemers?  
Zie antwoord ad LvdD 1.
4. M.b.t. pleidooi van inspreker over geluid aan Hollandbaan; is de zorg qua opsplitsing van procedures in het nadeel van bewoners terecht?  
Zie antwoord ad VVD 2.  
Dit bezwaar van inspreker is een 'als als dan redenering', een opstapeling van mogelijke theoretische scenario's. Nu, en tot 2036 (na opening van de Rembrandtbrug), is een ombouw van de rotonde niet nodig, behoeft het bestemmingsplan ter plekke niet aangepast te worden, komt het verkeer niet dichtbij de woningen. Als in de veel verdere toekomst blijkt dat een aanpassing van de rotonde wel nodig is, en als deze aanpassing inhoudt dat de rotonde moet worden omgebouwd tot een VRI-kruising, en als het verkeer/asfalt daarmee dichtbij de woning komt, en als het bestemmingsplan daarvoor moet worden gewijzigd, dan zal de gemeente conform alle wettelijke voorschriften (geluids)onderzoeken uitvoeren. En als uit deze onderzoeken dan mocht blijken dat geluidsmaatregelen vereist zijn, zal de gemeente deze maatregelen nemen.  
Dat nu en tot 2036 geen ombouw van de rotonde nodig is, is juist in het voordeel van belanghebbende, en leidt sec niet tot extra geluid op de woninggevel.

## D66

1. Is er een Gebiedsvisie Barwoutswaarder voor na 2030 2035, als kapstok voor de keuze over de Rembrandtbrug.  
Zie antwoord ad CU 2.
2. Hoe zit het met de verkeersveiligheid rond en ontsluiting van bedrijven?  
Zie hiervoor antwoorden op diverse gelijklopende vragen hierboven.

## Inwonersbelangen

1. Er zijn toch al woningen aangekocht? Hoe zit dat in relatie tot dit raadsvoorstel voor verhoging van het budget?  
Ja, in 2022 is aantal woningen aangekocht door de gemeente. De financiering hiervan valt



binnen het gevoteerde krediet ad 21.5 mln en maakt onderdeel uit van de planvoorbereiding. Over de voortgang is de gemeenteraad meerdere keren geïnformeerd met raadsinformatiebrieven en ook is in lijn met de tekst uit het Coalitieakkoord.

## STERK Woerden

1. Geen vraag uit de inbreng kunnen destilleren.

## Splinter (kopie uit spreektekst Splinter)

1. Kosten/batenanalyse, die zou de vraag moeten beantwoorden: weegt de investering op tegen de kosten en baten. De totale maatschappelijke baten zouden zijn: 40 tot 42 miljoen? En voor het nettobedrag moet je daar nog de kosten van de brug zelf af trekken lijkt me. Welke maatschappelijk positieve effecten zijn hierin meegenomen? En inderdaad, een inspreker had het daar ook al over: zijn daar alle negatieve effecten op de woonomgeving van de omwonenden, de mensen die letterlijk ziek worden van het geluid maar ook van fijnstof? Hoe kun je daar een prijskaartje aan hangen. Welke prijs hang je op het verliezen van je gezondheid? En de negatieve effecten op de ondernemingen op het bedrijventerrein, is alles daarvan meegenomen, de insprekers denken van niet.

Een MKBA is een instrument dat de overheid gebruikt in de besluitvorming als hulpmiddel om de positieve en negatieve effecten van een beleidsvoornemen voor de maatschappij in kaart te brengen, waarbij niet alleen wordt gekeken naar financiële kosten en baten, maar ook naar maatschappelijke effecten zoals milieuvervuiling, gezondheidsschade en kwaliteit van de leefomgeving. In een maatschappelijke kosten en baten analyse wordt dus naar het totaal gekeken, de minnen en plussen van een bepaald thema bij elkaar opgeteld. Een voorbeeld is bijvoorbeeld het thema geluidsoverlast: De bewoners aan de Hollandbaan krijgen als gevolg van de Rembrandtburg te maken met meer geluidsoverlast. De bewoners aan de Rembrandtlaan, Jozef Israëlslaan, Boerendijk, Waardsebaan, Hoge Rijndijk en Molenvlietbaan met minder geluidsoverlast. Per saldo maatschappelijk een positief effect (lees maatschappelijke baten).

Op verzoek van de gemeenteraad is op 23 januari 2020 gevraagd om een maatschappelijke kosten en baten analyse op te stellen waarbij de directe kosten, directe baten, indirecte baten en externe effecten zijn meegenomen. In deze MKBA zijn de volgende effecten beoordeeld:

- a. **Directe kosten:** investeringskosten, beheer en onderhoudskosten, bedieningskosten
  - b. **Directe baten:** Reistijd, reistijdbetrouwbaarheid, wachttijd brug recreatievaart, wachttijd brug verkeer
  - c. **Indirecte baten:** Economische effecten, accijnzen
  - d. **Externe effecten:** Klimaat, luchtvervuiling, geluid, verkeersveiligheid.
2. Het effect van de westelijke randweg, is dat effect ook onderzocht zonder daarin per definitie uit te gaan van een nieuwe brug?  
Nee. Een westelijke randweg zou in dit geval enkel een verbinding zijn van de Hollandbaan naar de zuidelijke randweg zonder een verbinding over de Oude Rijn. Om de problematiek op de Jozef Israëlslaan, Boerendijk en Rembrandtlaan op te lossen is een brug nodig. Die opgave is dan ook onderzocht, maar wel in relatie tot een eventuele randweg in de toekomst. Maar niet zonder een brug. De verwachting is dat alleen een westelijke randweg leidt tot minder verkeer op de Hollandbaan ten zuiden van de rotonde, meer verkeer over de Hoge Rijndijk/Molenvlietbaan en Hollandbaan ten noorden van de rotonde.
  3. Bijna alle sprekers hebben hun zorgen geuit over het niet kunnen keren van vrachtverkeer en gevaarlijke situaties op de omliggende wegen voor met name fietsers. Klopt het inderdaad dat de vrachtwagens met een lengte zoals de ondernemers aanduiden, niet kunnen keren?  
Zie onder antwoord ad CU 1 en LvdD 2.



Hoe gaat u de veiligheid van de fietsers waarborgen?

Zie antwoord ad CU 1.

4. Dan waterberging. Water in Woerden zakt niet. Dat klopt. Voorbeelden daarvan kunnen we onderhand overal in Woerden zien, maar inderdaad, naast de nieuwe weg in Snel en Polanen is een enorme sloot ontstaan parallel aan de nieuwe weg. En hoe meer verstening en asfalt, des te meer wateroverlast. En daar zijn de omwonenden en ondernemers de dupe van. Hoe denkt de wethouder wateroverlast te voorkomen en het water te gaan bergen?

Een feit is dat dit plan geen verharding toevoegt, maar juist verminderd door het opruimen van bestaande wegen, slopen van gebouwen en realiseren van groen. Van meer verstening is geen sprake, er is juist sprake van vergroening. De gemeente heeft deze berekeningen gemaakt en besproken met het waterschap t.b.v. vergunningverlening. Zie hiervoor ook de Waterparagraaf in het bestemmingsplan.

In het infra-ontwerp is voldoende ruimte voor de berging en afvoer van hemelwater. Met de kennis van de bodemopbouw en de ambities qua klimaatadaptatie wordt hiervoor een uitgekiend plan gemaakt. Dit zal een combinatie zijn van de berging van water in het groen (wadi) en een trapsgewijze overstort naar riolering of watergangen.

5. Ook worden er vraagtekens geplaatst bij de geluidsmetingen en verkeerstellingen/voorspellingen. Kan iemand toelichten hoe gemeten en gemodelleerd wordt.

Zie hiervoor het antwoord ad PW 4.

6. De ondernemers leven op dit moment in grote onzekerheid. Hoe is het mogelijk dat de gemeente geen oplossing heeft gevonden voor de reële problemen op locatie als de Rembrandtbrug er komt? En hoe komt het dat er blijkbaar met een aantal ondernemers geen contact geweest is? Waarom is het proces niet transparant en waarom wordt er niet met de ondernemers meegedacht en zo snel mogelijk een oplossing gezocht voor de problemen waar zij tegenaan lopen. Dat zij zelf, evenals de omwonenden, eigen onderzoeken moeten bekostigen omdat er veel dingen niet lijken te kloppen?

Zie hiervoor de antwoorden ad CU en LvdD 3 en 5.

7. Dan: die muur van 3 meter hoog en 38 meter lang, die blijkbaar door een pand van een ondernemer loopt? Hoe kan die muur opeens in de stukken verschenen zijn en is deze verkeerd ingetekend?

Voor de goede orde; dit betreft geen muur, maar een akoestische erfafscheiding die functioneert als geluidswering voor een bedrijfswoning, op grondeigendom van de gemeente, betaald door de gemeente.

Belanghebbende heeft in een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan de gemeente geattendeerd op een uitgangspunt in het akoestisch onderzoek waardoor geen geluidsmaatregelen bij de bedrijfswoning nodig waren. De gemeente is meegegaan in deze zienswijze in het belang van betrokkene, en heeft een deel van het akoestisch onderzoek aangepast. De uitkomst van de aanpassing is dat een geluidsmaatregel genomen moet worden om de geluidsbelasting op de gevel van de bedrijfswoning binnen de norm te houden. De geluidsmaatregel is een akoestisch erfafscheiding op de erfgrans, op grond van de gemeente, goed in te passen in de bedrijfsomgeving. Dat de gemeente in dit geval in het belang van betrokkene is meegegaan in haar zienswijze en nu wel een geluidsmaatregel treft, lijkt het College voordelig.

8. De rotonde aan de Hollandbaan/Molenvlietbaan. Klopt hetgeen wat de inspreker die hierover sprak zei ten aanzien van de splitsing van het bestemmingsplan, geluidsnormen waar hogere normen voor moesten worden aangevraagd, ik heb die brief begin dit jaar ook gezien en gelezen.

Zie antwoord ad VVD 2.

9. En waar is het bedrag van €500.000 voor onderhoudskosten rotonde Hollandbaan/Molenvlietbaan op gebaseerd, in het scenario dat er afgezien wordt van de



Rembrandtbrug? Die wordt op dit moment onderhouden door een groep enthousiaste groep particulieren, of gaat het over het asfalt, de belijning en het onderhoud daarvan?

Inderdaad is dit een reservering voor (uitgesteld) groot onderhoud van asfaltverharding, verlichting, belijning, afscheidingen etc.

10. Tot slot voorzitter, de jeugd van Woerden vraagt inderdaad om voorzieningen waardoor wonen en opgroeien voor jongeren in Woerden voor hen weer leuk wordt. We willen niet dat onze jeugd wegtrekt naar omliggende gemeenten of zelfs naar Utrecht op jonge leeftijd. Voor 31 miljoen kun je ontzettend veel doen. Onder andere voor jongeren en dat is ook volgens Splinter heel hard nodig.

Dit is geen technische vraag, zal door wethouder worden beantwoord op 15 dec a.s.

### Progressief Woerden

1. Hoe zit het met de veiligheid van fietsers?  
Zie antwoorden hiervoor.
2. Moeten vrachtwagens inderdaad straks zo veel achteruit gaan rijden?  
Zie hiervoor onder andere antwoord ad LvD 2.
3. Wat is de werkwijze met geluidsmodellen en verkeersberekeningen? Wat is rol ODRU? Wordt er geteld of gemeten of berekend?
4. De verkeerscijfers zijn afkomstig van het verkeersmodel van de gemeente Woerden. 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. 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. In het gebruikte verkeersmodel is rekening gehouden met de autonome groei van verkeersbewegingen (en dus ook van het vrachtverkeer). Ieder verkeersmodel is daarmee een weergave van de complexe werkelijkheid, en dat geldt ook voor de Rembrandtbrug. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat de verkeersgegevens onjuist zijn.

Het geluidsonderzoek vindt plaats conform de wettelijke berekensystematiek.

De ODRU is adviseur van de gemeente, inhoudelijk specialist, en stelt de ontwerpbesluiten van de gemeente op. De ODRU is uitvoerig betrokken bij de totstandkoming van dit plan op verschillende milieuthema's (geluid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en natuur)

5. Verkeerstellingen, kloppen deze?  
Ja, de verkeerstellingen zijn actueel en kloppend.
6. In welke mate kan verplaatsing van 1 of 2 bedrijven helpen voor goede afwikkeling. Als zij daar niet passen wat is de reden dan?  
Hierover kan het College u meer informeren in het besloten deel van de Technische sessie op 8 december a.s.
7. Ecologisch voortoets stikstof → wat is het doel van dit rapport?  
De uitvoering van het project zorgt voor een tijdelijke kleine extra neerslag van stikstof in het



dichts bijliggende natuurgebied. Dit is niet te voorkomen. De bouwvrijstelling hiervoor is recent vervallen door een uitspraak van een rechter. Het projectteam was hier op voorbereid. In de voortoets is onderzocht of deze tijdelijke extra neerslag leidt tot een significante aantasting van de daarvoor gevoelige beschermde plantensoorten. De conclusie is dat dat niet het geval is en een vergunning kan worden verleend.