

Aan het college van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Woerden
Postbus 45
3440 AA Woerden
o.v.v. zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug

Woerden , 23 februari 2022

Betreft: Zienswijze met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan voor het project Rembrandtbrug.

Geacht college,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan met plannummer NL.IMRO.0632.bprembrandbrug-bOW1 voor project Rembrandtbrug, de nieuwe hoofdonthoudingsweg tussen Leidsestraatweg-Rembrandtlaan en de kruising Hollandbaan-Kuipersweg.

De huidige bewoonster van de woning Waaloord 54, heeft mij gemachtigd om namens haar in deze kwestie op te treden. Deze zienswijze is mede namens haar ingediend. De machtiging is als bijlage bijgevoegd. De zienswijze is als volgt:

Bezwaar tegen verkeersader midden door dit woondeel in plaats van via de rand van Woerden;

-> *deze verkeersader wordt een drukker route voor alle soorten verkeer zonder enige restrictie in tijden, zwaarte vervoersmiddel, soort verbranding van vervoersmiddel, etc. (huidige inschatting toename verkeer ligt nu al op +20%);*
-> *dit verkeer bestaat o.a. ook uit vrachtverkeer voor de bevoorrading van o.a. winkelcentrum Tourmoysveld , bedrijven in de Schilderswijk, Zegveld en Nieuwerbrug en geeft ook 's nachts hoogstwaarschijnlijk veel geluid in de omgeving.*

- > *er wordt geen gedegen onderzoek gedaan maar de milieueffecten, geluid en de nadelige gevolgen daarvan voor de omwonenden. Dit onderzoek zou vooraf aan het ontwerp van deze hoofdonthoudingsweg dienen te worden uitgevoerd en vervolgens in een geheel worden beoordeeld, worden meegenomen in het ontwerp van alle onderdelen en vervolgens in juiste volgorde en planning worden uitgevoerd.*

En er worden door de gemeente geen oplossingen gezocht in het weren van bepaald verkeer tijdens bepaalde uren door bijv. het creëren van een cityhub aan de rand van de stad of andere duurzame oplossingen.

-Dit betreft zo geen oplossing voor een betere doorstroming van verkeer in de stad Woerden maar een verplaatsing van huidige overlast en doorstromingsprobleem van Boerendijk naar Hollandbaan.

Bezwaar tegen het feit dat een mogelijke aanpassing van de rotonde aan Hollandbaan-Hollandbaan, onderdeel van het voorontwerp, uit dit ontwerp bestemmingsplan is gehaald;

-> *door het plan in delen te gaan ontwerpen wordt slechts per onderdeel beoordeeld en waarschijnlijk ook uitgevoerd.*

-> *er is een motie ingediend en aangenomen door de raad van de gemeente om samen met omwonenden van de Hollandbaan geluids-en overlastbeperkende maatregelen te onderzoeken. De uitslag van dit onderzoek en mogelijk een vervolg onderzoek dient te worden meegewogen in het ontwerp project Rembrandtbrug.*

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan project Rembrandtbrug. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze 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.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure schriftelijk op de hoogte houdt. Tot nu toe is alle correspondentie over dit project gericht aan mijn moeder. Ik wil u vriendelijk verzoek ook mijn adres gegevens op te nemen in het bestand en mij rechtstreeks te informeren over de voortgang.

Hoogachtend,

A large black rectangular redaction box covers the signature area. A blue ink scribble is visible above and to the right of the box.

Bijlagen: - machtiging



Koninklijke A-ware Food Group B.V.
Kuipersweg 36
3449 JA WOERDEN
jan.anker@royal-aware.com

Gemeenteraad Woerden
p.a. team Ruimtelijke Plannen
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

10 FEB. 2022

Woerden, 21 januari 2022

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug

Geachte heer/mevrouw,

Op 14 januari jongstleden hebt u het ontwerpbestemmingsplan 'Rembrandtbrug' met identificatienummer NL.IMRO.0632.bpremandbrug-bOW1 ('het ontwerpbestemmingsplan') ter inzage gelegd. Hiertegen wenst Koninklijke A-ware Food Group B.V. ('A-ware') een zienswijze in te dienen, die als volgt luidt.

A-ware is gevestigd direct naast het (huidige) kruispunt Touwslagersweg/Kuipersweg. In het ontwerpbestemmingsplan wordt de situatie ingrijpend gewijzigd en zal de Kuipersweg een verbinding gaan vormen tussen de Rembrandtlaan/Leidsestraatweg enerzijds en de Hollandbaan anderzijds. De bezwaren van A-ware concentreren zich op twee thema's: de te verwachten verminderde bereikbaarheid van A-ware en de schade die A-ware daardoor lijdt en de uitwerking van de voorgenomen plannen.

Verminderde bereikbaarheid

Het karakter van de Kuipersweg verandert ingrijpend, en daarmee betreft dit ook een ingrijpende verandering voor de ligging en bereikbaarheid van A-ware. De Kuipersweg (en de Hollandbaan) zullen veel meer verkeer te verwerken krijgen. Hierdoor zal de ontsluiting van de Touwslagersweg op de Kuipersweg (in de toekomstige situatie de enige ontsluitingsmogelijkheid van A-ware, via de aan te leggen parallelweg) bemoeilijkt worden. 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. Daar er voor de bedrijfsvoering van A-ware veel vervoersbewegingen nodig zijn, is een goede ontsluiting op de Kuipersweg van groot belang. Wanneer de Touwslagersweg, althans de aan te leggen parallelweg van de Kuipersweg, niet snel genoeg de transportbewegingen kan afvoeren op de Kuipersweg, zal dit tot grote opstoppingen en belemmeringen van de bedrijfsvoering van A-ware leiden. In uw beantwoording van de inspraakreacties d.d. 14-12-2021 bevestigt u deze vrees van A-ware, door aan te geven dat het verkeer op de Hollandbaan zal toenemen met 18% tot 23% (reactie op insprekers 9 en 18). Dit zal onherroepelijk ook leiden tot een vergelijkbare (of grotere) toename van het verkeer op de Kuipersweg, terwijl er een verslechtering van de bereikbaarheid van A-ware optreedt (denk aan bemoeilijking van de manoeuvres die de vrachtwagens moeten maken).

Driven
by taste



Deze vermindering van de bereikbaarheid en de vergroting van de kans op opstoppingen, zal leiden tot waardevermindering van het perceel van A-ware aan de Kuipersweg. A-ware lijdt hierdoor niet alleen planschade, maar zal door de verwachte hinder ook te maken krijgen met omzetverlies, winstderving en andere schade die op dit moment nog niet te begroten is. Ook brengt dit een verhoogd veiligheidsrisico met zich mee.

Uitwerking voorgenomen plannen

Het tweede deel van de bezwaren van A-ware is gelegen in de uitwerking, of het gebrek daaraan, van de plannen. A-ware heeft eerder al diverse vragen gesteld, bijvoorbeeld omtrent de bereikbaarheid van A-ware tijdens de werkzaamheden, waar u (nog) geen antwoord op hebt kunnen geven. De locatie van A-ware aan de Kuipersweg is dermate vitaal voor de bedrijfsvoering van A-ware (en diens concerngenoten) dat A-ware zich geen onzekerheid op het punt van de (blijvende) bereikbaarheid kan permitteren. A-ware verzoekt u dan ook nadere informatie te geven omtrent de maatregelen die genomen worden om de blijvende bereikbaarheid van A-ware te garanderen. Daarnaast zijn er veiligheidsrisico's te verwachten die samenhangen met de werkzaamheden. A-ware mist een uitwerking van de maatregelen die worden genomen om deze risico's te beperken c.q. te voorkomen.

Daarnaast heeft u kennelijk berekeningen gemaakt over de toename van de verkeersintensiteiten op de Hollandbaan (zie hierboven). Ook heeft u berekeningen gemaakt van de afname van de verkeersdruk op de route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk (tabel 4.1 Ontwerp bestemmingsplan). A-ware mist deze berekeningen voor de toename van de intensiteiten en verkeersdruk op de Kuipersweg (en daarmee de waarschijnlijkheid van opstoppingen die de afvloeiing van de Touwslagersweg belemmeren). A-ware verzoekt u deze gegevens ook inzichtelijk te maken, omdat nu nog onduidelijk is hoe groot de kans is op opstoppingen ter hoogte van de Touwslagersweg.

A-ware kan zich daarnaast niet vinden in uw beantwoording op inspraakreactie 14, waarin u aangeeft dat de oostelijke variant (die nu voorligt) minder impact heeft op de bedrijvigheid op het bedrijventerrein dan de westelijke variant (die A-ware naar verwachting van A-ware beduidend minder zou raken). U stelt dat dit komt door de aard en omvang van de bedrijven. U onderbouwt dit verder niet, terwijl de bedrijfsvoering van A-ware afhankelijk is van zeer veel transportbewegingen en A-ware één van de grotere bedrijven op het bedrijventerrein is. Kunt u onderbouwen hoe u, ondanks het voorgaande, tot de conclusie komt dat de oostelijke variant toch gunstiger is? En kunt u aangeven of en in hoeverre de belangen en de bedrijfsvoering van A-ware zijn meegenomen in deze beoordeling?

*Driven
by taste*



Conclusie

A-ware voorziet een verslechtering van haar situatie ten opzichte van de huidige. De bereikbaarheid van A-ware zal verminderen, de waarde van de onderneming die A-ware drijft aan de Kuipersweg zal verminderen en uit de stukken blijkt onvoldoende of en in hoeverre de belangen van A-ware zijn meegewogen in de ontwikkeling van de plannen. Wanneer het niet mogelijk blijkt om in dit stadium de vereiste duidelijkheid voor A-ware te geven, acht A-ware de kans op planschade, waardevermindering, verhindering van de bedrijfsvoering en andersoortige schade als gevolg van de werkzaamheden en de gewijzigde structuur te groot en zal A-ware zich moeten beraden op het nemen van stappen in dit kader. A-ware verzoekt u dan ook de plannen te heroverwegen in het kader van de in het voorgaande genoemde bezwaren en vraagstukken en uw reactie hierop te delen met A-ware, waarvoor alvast hartelijk dank.

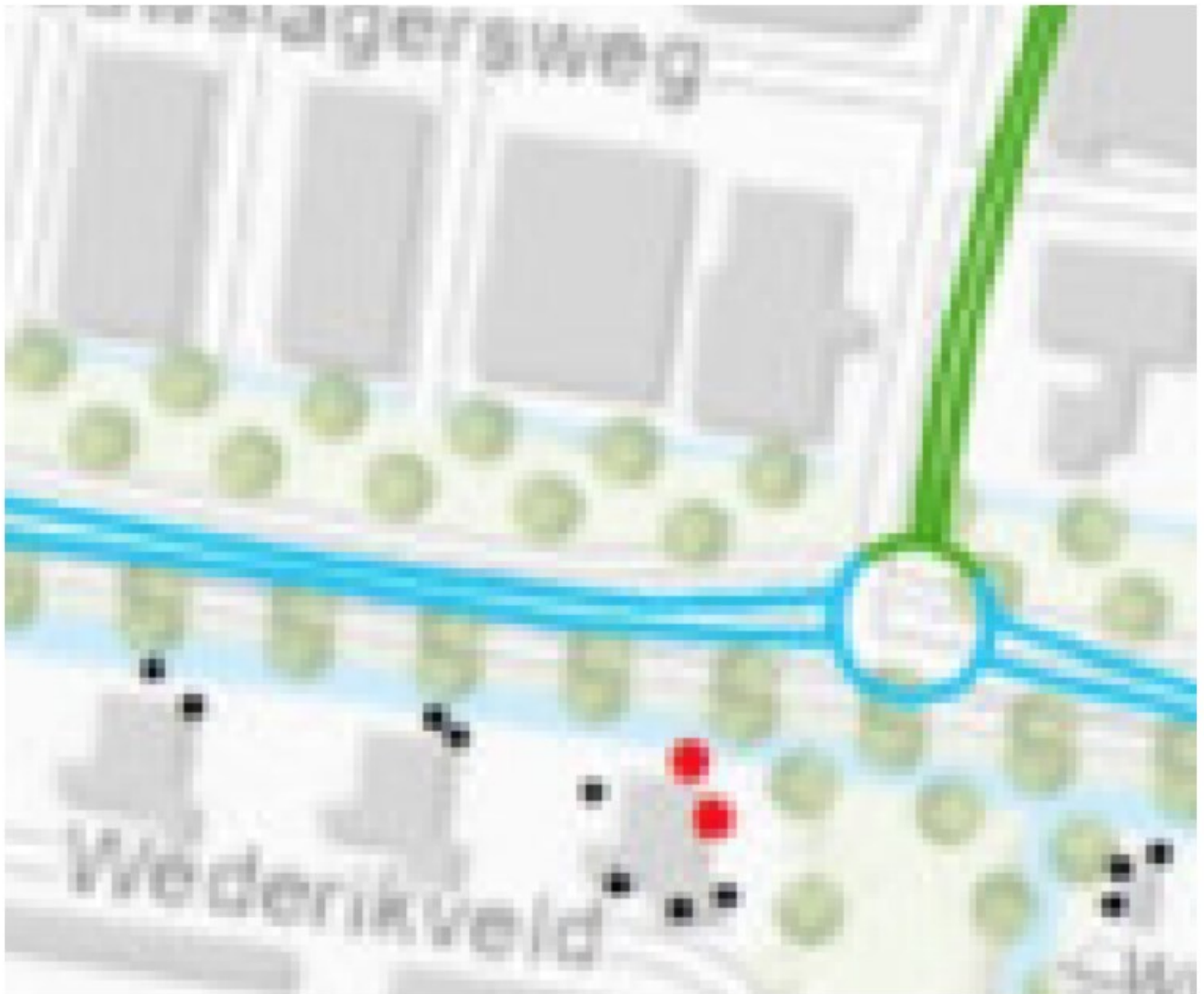
Met vriendelijke groet,



Ls,

Ik maak bezwaar tegen de voorgenomen verkeerswijziging / zienswijze hieromtrent in zake het 'ontwerp bestemmingsplan Rembrandbrug' en wel om de volgende redenen:

U geeft aan dat er geen (substantiele) toename van geluidsoverlast zal plaatsvinden. Er is hiertoe een onderzoek uitgevoerd. De drie punten rechtsonder in de hoek betreffen mijn woning [REDACTED]



1. Ik kan mij met de beste wil van de wereld niet voorstellen dat dit het geval zal zijn. Ik zal t.z.t. een eigen geluidsonderzoek laten instellen. Mocht blijken dat de conclusie van het onderzoeksburo, dat door u betaald is, incorrect is, dan ga ik er van uit dat u alles weer in de oude staat terugbrengt.
2. Bij een lichte verhoging van geluidsoverlast ga ik er van uit dat u mij compenseert voor kosten t.a.v. het aanbrengen van geluidswerende maatregelen, voor zowel mijn tuin als mijn huis.
3. Ik verwacht ook dat aan de voorkant van mijn huis (ik zit namelijk graag voor mijn huis in de zomer) behoorlijke geluidsoverlast zal zijn. Conform uw rapport zou dit niet het geval zijn. Ook hiervoor geldt dat ik verwacht dat u mij of compenseert dan wel

alles in de oude staat terugbrengt mocht blijken dat u rapport al dan niet opzettelijke meetfouten weergeeft, op basis waarvan u een besluit neemt tot de voorgenomen aanleg.

4. Met het instellen van hogere grenswaarden ga ik niet akkoord in mijn geval. Het kan niet zo zijn dat u zonder mijn inspraak bepaald dat ik maar meer overlast moet hebben / tolereren.
5. Het zal u niet ontgaan zijn dat de Molenvlietbaan 'normale' uitvalsweg is vanuit Molenvliet. Met name in de spits zal het een zeer tijdsroevende bezigheid worden de wijk te verlaten of weer in te rijden. Dit zal onder meer leiden tot sluipverkeer via de Polderbaan richting de Waardse baan voor mensen die richting Den Haag moeten rijden.
6. Last but not least, ik begrijp niet wie zulk een dom, ondoordacht plan bedacht heeft. Ik zal dan ook in de komende meer verzoeken indienen en publiciteit opzoeken om dat dit onnozele plan te stoppen.



Aan de Gemeenteraad van Woerden
Postbus 45
3440 AA Woerden

17 FEB. 2022

POSTADRES
POSTBUS 85016
3508 AA UTRECHT

BEZOEKADRES
EHMAL AAN 41
3581 HP UTRECHT

T +31 (0)30 252 1802
F +31 (0)30 251 1328

WWW.TOMLOW-ADVOCATEN.NL

ST. BEHEER DEREDEGELDEN
TOMLOW ADVOCATEN
IBAN: NL97 RABO 0364 2799 66
BIC: RABONL2U
KVK 56827679

Uw kenmerk : NL.IMRO.0632.bprebrandtbrug-bOW1
Ons kenmerk : 20220095; Holding Hans Jongerius/Woerden
E-mail : scholten@tomlow-advocaten.nl
Betreft : zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug
Bijlage(n) : 3

Utrecht, 16 februari 2022

Geachte leden van de raad,

Namens de besloten vennootschap Holding Hans Jongerius B.V., gevestigd aan de Touwslagersweg 16 te (3449 HX) Woerden, hierna te noemen 'HHJ', dien ik hierbij een zienswijze in met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug, zoals dat vanaf 14 januari 2022 ter inzage is gelegd.

Eigendom

Blijkens het kadaster is HHJ sinds 11 januari 1993 eigenaar van het kadastrale perceel gemeente Woerden, sectie D, nummer 3154 (groot 4402 m²), plaatselijk bekend als Touwslagersweg 16 te (3449 HX) Woerden (**bijlage 1**). Op dit perceel is het bedrijf Renault Woerden Hans Jongerius gevestigd. Dit bedrijf is uitsluitend bereikbaar via de aangrenzende Touwslagersweg. Er is geen ontsluiting naar de ten zuiden van het perceel gelegen Hollandbaan. De smalle Touwslagersweg dient derhalve als aan- en afvoerweg voor onder meer het bedrijf van HHJ, maar langs deze weg zijn nog andere bedrijven gevestigd.

Ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug

De gemeente Woerden wil het verkeersnetwerk in de gemeente versterken door het realiseren van een verbinding tussen de Hollandbaan en de Rembrandtlaan te Woerden. Deze verbinding loopt over het bedrijventerrein Barwoutswaarder; het doel is om de route Rembrandtlaan – Boerendijk te ontlasten. Voor de realisatie van deze verbinding moet er een brug gerealiseerd worden over de Oude Rijn. De verbindingsweg en de brug worden gezamenlijk aangeduid als 'het Rembrandttracé'. Het bestaande verkeersnetwerk, met slechts één brugverbinding in Woerden-West, is naar de mening van de gemeente ontoereikend. Bij het uitvallen van deze brugverbinding krijgt het verkeer te maken met lange omrijdroutes en forse vertragingen.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt op meerdere plaatsen gesteld dat het plan oog heeft voor een goede doorstroming van het verkeer en op de verkeersveiligheid. Deze zullen volgens het ontwerpplan verbeterd worden. Op pagina 41 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat uit de verkeerskundige beoordeling blijkt dat verkeerskundig de aanleg van de Rembrandtbrug het meest gewenst is. Met het Rembrandttracé wordt invulling gegeven aan de ambities uit de Verkeersvisie 2030.

Op pagina 89 van de toelichting wordt verwezen naar het voorontwerp, dat ter inzage heeft gelegen van 8 juli tot en met 1 september 2021. Naar aanleiding van de 27 ingediende zienswijzen zijn in het ontwerpplan enkele wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. Daarbij is opgemerkt dat de kruising Hollandbaan - Molenvlietbaan (omvorming van rotonde naar kruispunt) uit het bestemmingsplan is gehaald. Tijdens het onderzoeksproces is gebleken dat, met de huidige ontwikkelingen op het gebied van verkeerstechniek, niet alle mogelijkheden zijn onderzocht om de doorstroming en verkeersveiligheid van dit kruispunt te verbeteren. Op dit moment is niet met zekerheid te zeggen dat de beoogde ombouw naar een kruispunt met verkeerslichten noodzakelijk is binnen de planperiode van het bestemmingsplan. Aanvullend en diepgaander onderzoek is nodig om te kijken of andere maatregelen haalbaar zijn en bijdragen aan de projectdoelstellingen. De komende periode gaat de gemeente hiermee aan de slag.

Uit deze opmerkingen en uit het feit dat verder in het ontwerpplan niet wordt gesproken over verkeersmaatregelen als het realiseren van verkeerslichten, gaat HHJ ervan uit dat er geen wijziging is voorzien van (de inrichting van) de Touwslagersweg of de aansluiting op de Kuipersweg.

In de visie op de ruimtelijke inpassing (pagina 32) is het volgende opgemerkt met betrekking tot de ruimtelijke consequenties voor het bedrijventerrein:

De gezamenlijke ambities voor een doorgaande weg, een veilige en aantrekkelijke langzaam verkeersverbinding en een groen profiel met bomen geven een grote druk op de ruimte van het Bedrijventerrein. Een herstructurering wat betreft bebouwing is hierin onvermijdelijk. Een andere significante bottleneck zijn de huidige laad- en losdokken die momenteel direct op de Kuipersweg aansluiten. Een ruimtelijk goede en verkeersveilige inpassing van de ambities kan alleen tot stand komen wanneer het nieuwe tracé ontzien wordt van directe laad- en losfaciliteiten door vrachtwagens. Hierdoor kan er een heldere, kwalitatieve en overzichtelijke openbare ruimte worden gemaakt (zonder grote plakken uitgegeven verharding) waar bedrijven op kunnen aansluiten met representatieve entrees tot hun panden. In plaats van laden en lossen op het nieuwe tracé moet nader onderzocht moeten worden of er vanuit de Touwslagersweg en het oost-westelijke stuk van de Kuipersweg voldoende mogelijkheden zijn om bedrijven te faciliteren.

De onderhavige zienswijze van HHJ is gebaseerd op de zorgen die leven met betrekking tot de genoemde ruimtelijke inpassing van het Rembrandttracé.

Zienswijze

Uiteraard heeft HHJ op zichzelf geen bezwaren tegen een aanpassing van het tracé en tegen het realiseren van verbeteringen van het verkeersnet in de omgeving.

De vraag is echter wel of en in hoeverre het ontwerpplan daadwerkelijk een garantie vormt voor een robuust en veilig verkeersnetwerk in Woerden-West.

De verkeerskundige uitgangspunten die worden genoemd op pagina 18 van de toelichting op het ontwerpplan worden door HHJ van harte onderschreven:

Tijdens het opstellen van het ontwerp is gekeken naar de meest optimale situatie waarin zo goed mogelijk invulling kon worden gegeven aan de volgende aspecten:

- (verkeers)veiligheid;
- doorstroming;
- landschappelijke / stedenbouwkundig inpassing;
- duurzaamheid / klimaatadaptatie;
- effectieve inpassing qua grondeigendom en bedrijfsvoering.

Uit het ontwerpplan wordt echter niet duidelijk op welke wijze de verkeersveiligheid en de doorstroming voor het bedrijf van HHJ aan de Touwslagersweg 16 gewaarborgd zullen zijn.

In de huidige situatie ervaart HHJ reeds de nodige problemen bij de aan- en afvoer van zaken (auto's) naar het bedrijf. De afslag van de Kuipersweg naar de Touwslagersweg is een voor grote vrachtwagen lastig te nemen afslag. Bovendien bieden de openbare weg van de Touwslagersweg en de privé terreinen 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 (**bijlage 2**). 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.

De vraag is dan ook op welke wijze de gemeente de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van het bedrijf van HHJ voor leveranciers in de nieuwe situatie zal garanderen. Het schetsontwerp wegtracé en Rembrandtbrug (afbeelding 2.2 op pagina 19 van de toelichting; **bijlage 3**) geeft geen antwoord op deze vraag. Integendeel, op die afbeelding lijkt er weinig te veranderen bij de afslag van de Kuipersweg naar de Touwslagersweg, behalve dat de Kuipersweg een bredere en grotere verkeersader wordt, waar de weggebruikers na het passeren van de rotonde op de kruising van de Hollandbaan en de Kuipersweg zullen optrekken richting het nieuwe Rembrandttracé, waardoor de snelheden naar verwachting zullen toenemen. Dat zal gemakkelijk tot gevaarlijke situaties kunnen leiden, wanneer zwaar verkeer naar of vanaf de Touwslagersweg de Kuipersweg wil op of af gaan. Bovendien moet voorkomen worden dat het voor zwaar verkeer min of meer onmogelijk wordt om vanaf de Touwslagersweg de drukke Kuipersweg op te rijden om het Rembrandttracé te benutten. Met andere woorden, de vraag is op welke wijze de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer gewaarborgd worden op de kruising van de Touwslagersweg en de Kuipersweg en op welke wijze de bereikbaarheid van het bedrijf van HHJ onverminderd zal blijven bestaan.

Tot slot

Zoals gezegd is HHJ zeker niet principieel tegen het nieuwe Rembrandttracé, maar HHJ is van mening dat onvoldoende aandacht is besteed aan de bereikbaarheid van het bedrijf, de verkeersveiligheid en de goede doorstroming. In ieder geval is daarover niet gecommuniceerd met HHJ. HHJ zou dan ook graag van de gemeente vernemen op welke wijze deze aspecten gewaarborgd zijn in het ontwerpbestemmingsplan. Het antwoord op die vragen kan de gemeenteraad niet voor zich uitschuiven.

Dat lijkt echter wel te gebeuren, getuige het feit dat de hierboven op pagina 2 van deze zienswijze geciteerde passage op pagina 32 van de Visie op ruimtelijke inpassing geen antwoord geeft op deze vragen, maar stelt dat nog nader onderzocht zal moeten worden of er vanuit de Touwslagersweg en het oost-westelijke stuk van de Kuipersweg voldoende mogelijkheden zijn om de bedrijven te faciliteren.

HHJ verneemt dan ook graag welke oplossingen volgens de gemeente mogelijk zijn en HHJ is graag bereid om daarover met de gemeente in gesprek te gaan. Het is voor HHJ echter wel van belang dat hierover op korte termijn duidelijkheid ontstaat.

Met vriendelijke groet,

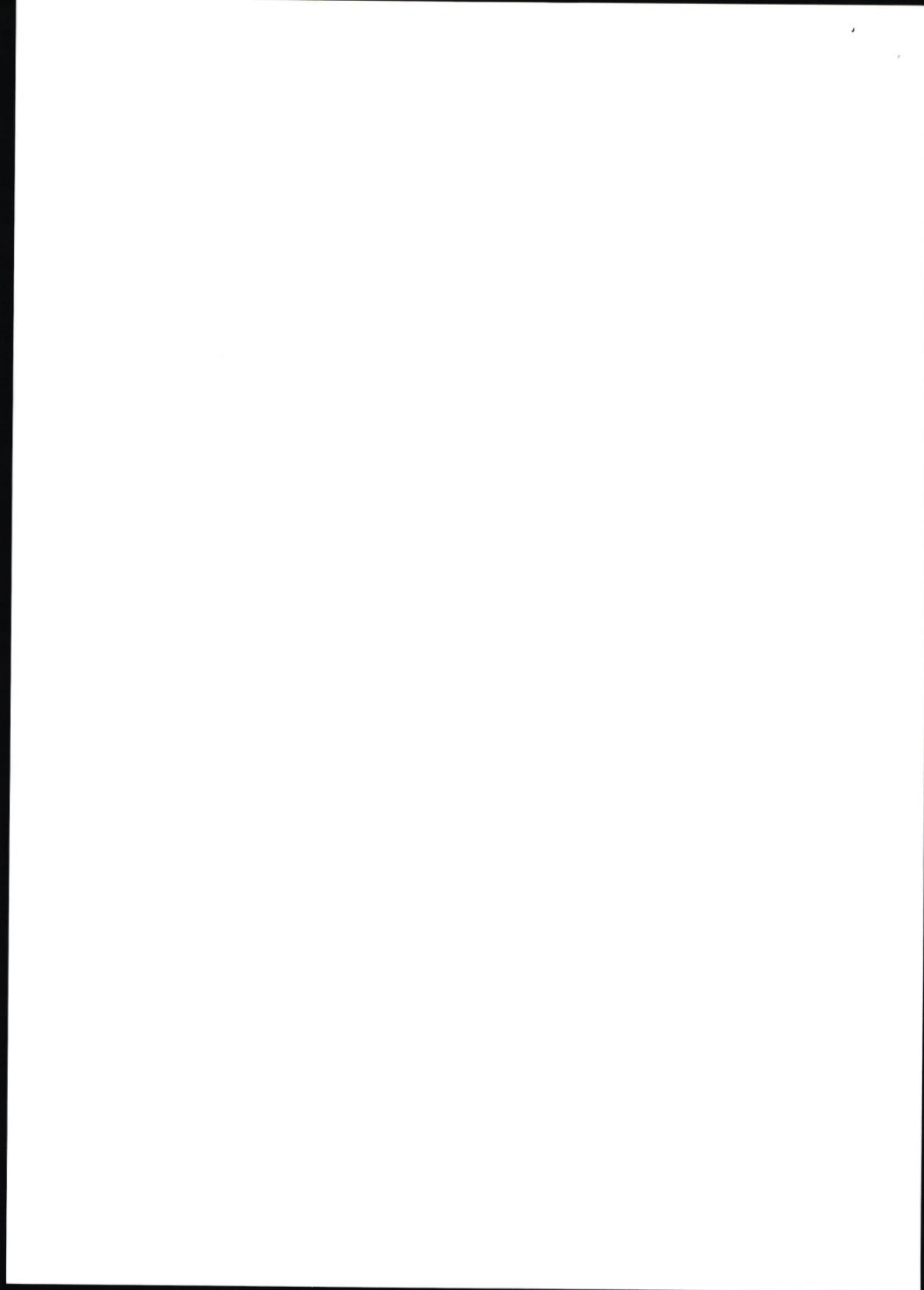


Advocaat

PRODUCTIE / BIJLAGE



TOMLOW
ADVOCATEN



Eigendomsinformatie

ALGEMEEN

Kadastrale aanduiding	Woerden D 3154 <small>Kadastrale objectidentificatie : 028940315470000</small>
Locatie	Touwslagersweg 16 3449 HX Woerden <small>Locatiegegevens zijn ontleend aan de Basisregistratie Adressen en Gebouwen Verblifsobject ID: 0632010000014406</small>
Kadastrale grootte	4.402 m ²
Grens en grootte	Vastgesteld
Coördinaten	119197 - 455068
Omschrijving	Bedrijvigheid (agrarisch) Erf - tuin
Ontstaan uit	Woerden D 2835


AANTEKENINGEN

Publiekrechtelijke beperking	Huisvestingsverordening, splitsingsvergunningstelsel, Huisvestingswet 2014 Basisregistratie Kadaster
Betrokken (rechts)persoon	Gemeente Woerden
Afkomstig uit stuk	Hyp4 79444/00120 Beperking op basis van een overheidsbesluit (vestiging)
Ingeschreven op	28-10-2020 om 12:00

RECHTEN

1 Eigendom (recht van)	
Afkomstig uit stuk	Hyp4 7389/17 Utrecht Ingeschreven op 11-01-1993
Naam gerechtigde	Holding Hans Jongerius B.V., Adres Touwslagersweg 16 3449 HX WOERDEN
Statutaire zetel	WOERDEN
KvK-nummer	30122108 (Bron: Handelsregister) <small>Voor de meest actuele naam, zetel en adres, raadpleeg het Handelsregister</small>
Vermeld in stukken	Hyp4 78985/00114 Verbetering Ingeschreven op 10-09-2020 om 11:09
	Hyp4 78853/00138 Naamswijziging rechtspersoon Ingeschreven op 26-08-2020 om 09:00



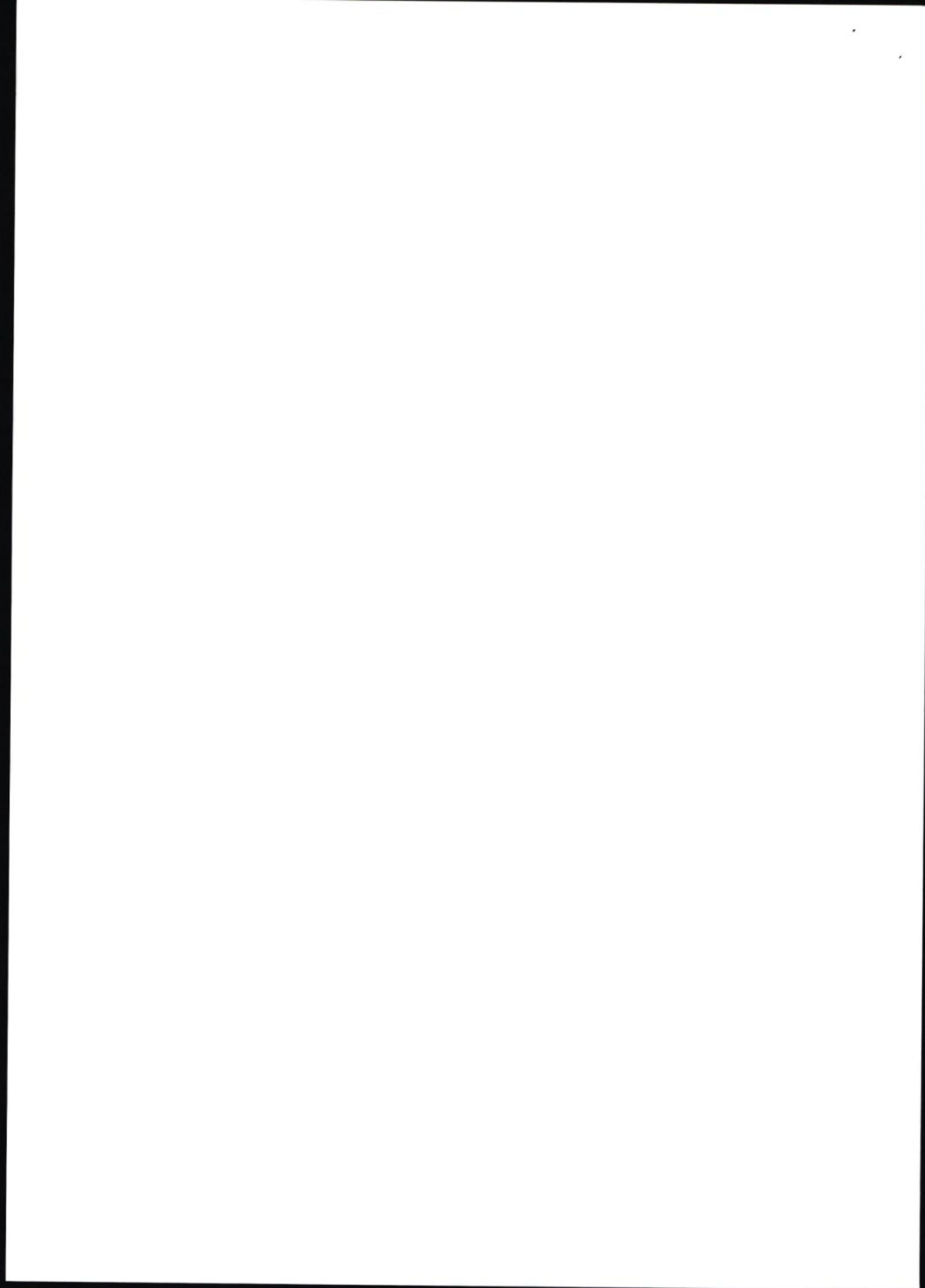
<p>12345 Deze kaart is noordgericht</p> <p>25 Perceelnummer</p> <p>Huisnummer</p> <p>— Vastgestelde kadastrale grens</p> <p>— Voorlopige kadastrale grens</p> <p>— Administratieve kadastrale grens</p> <p>— Bebouwing</p>	<p>Schaal 1: 1000</p> <p>Kadastrale gemeente Woerden</p> <p>Sectie D</p> <p>Perceel 3154</p>	<p>kadaster</p> 
--	--	--

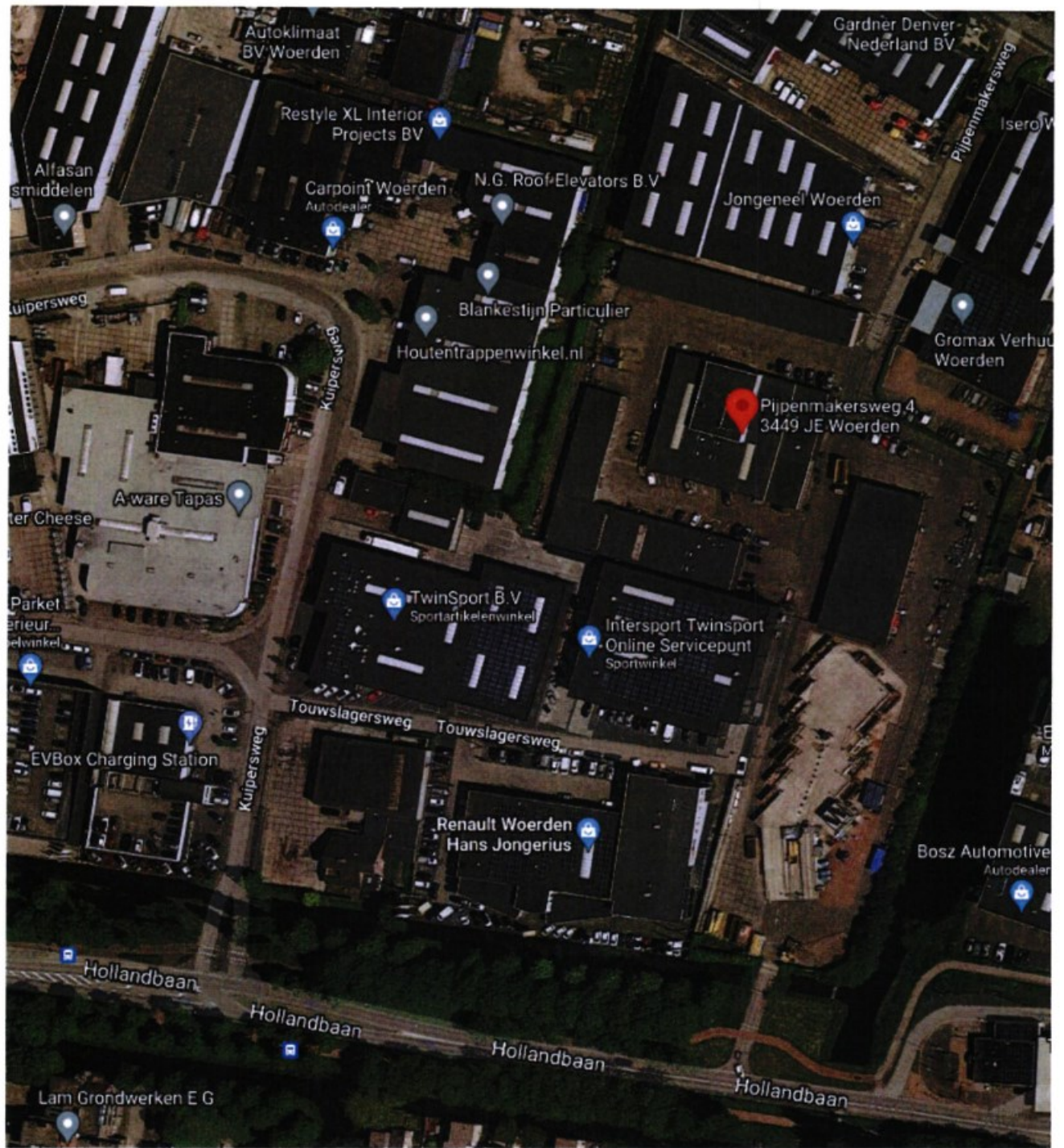
Voor een eensluitend uittreksel, geleverd op 14 februari 2022
 De bewaarder van het kadaster en de openbare registers
 Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
 De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

PRODUCTIE / BIJLAGE

2

TOMLOW
ADVOCATEN













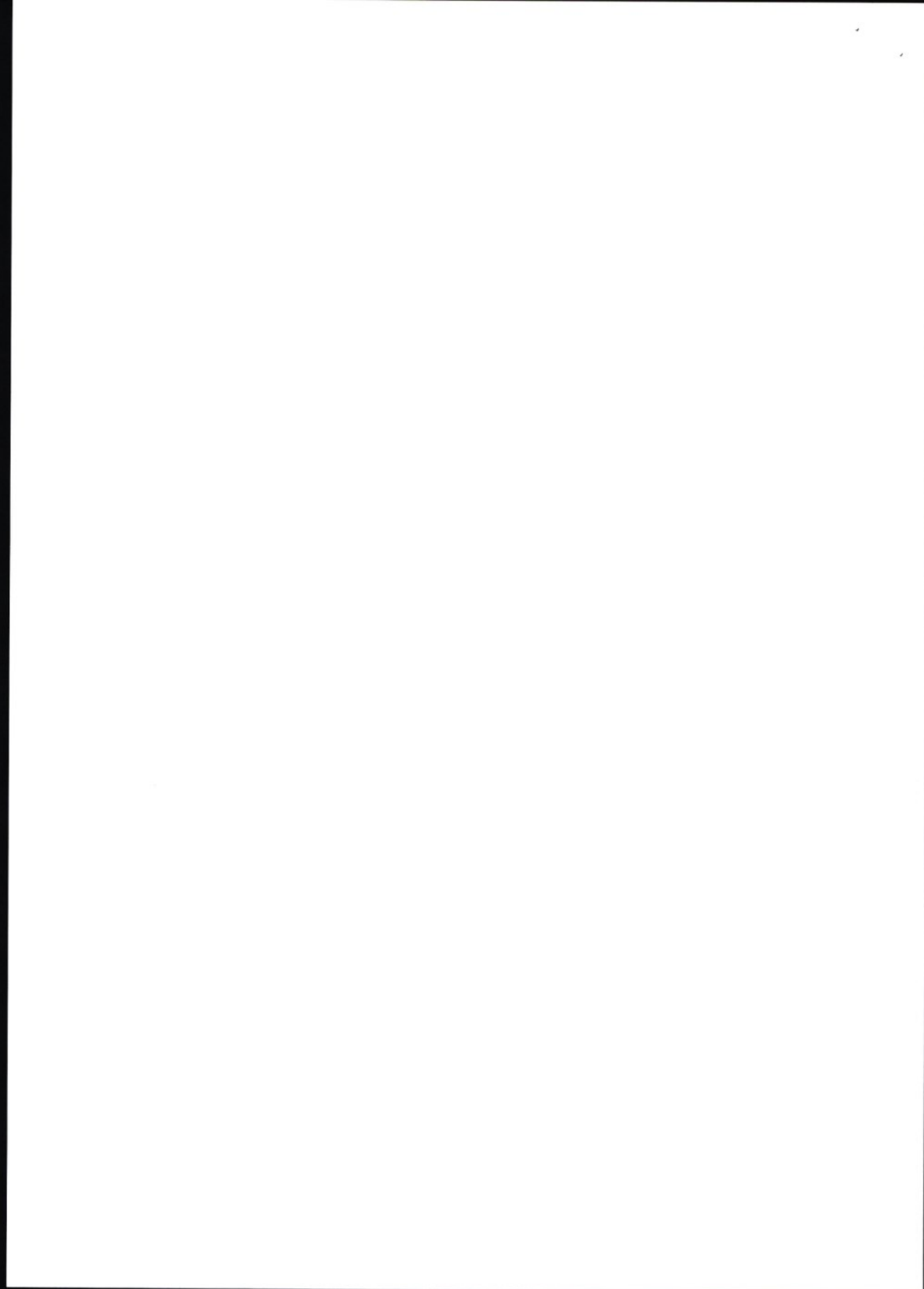


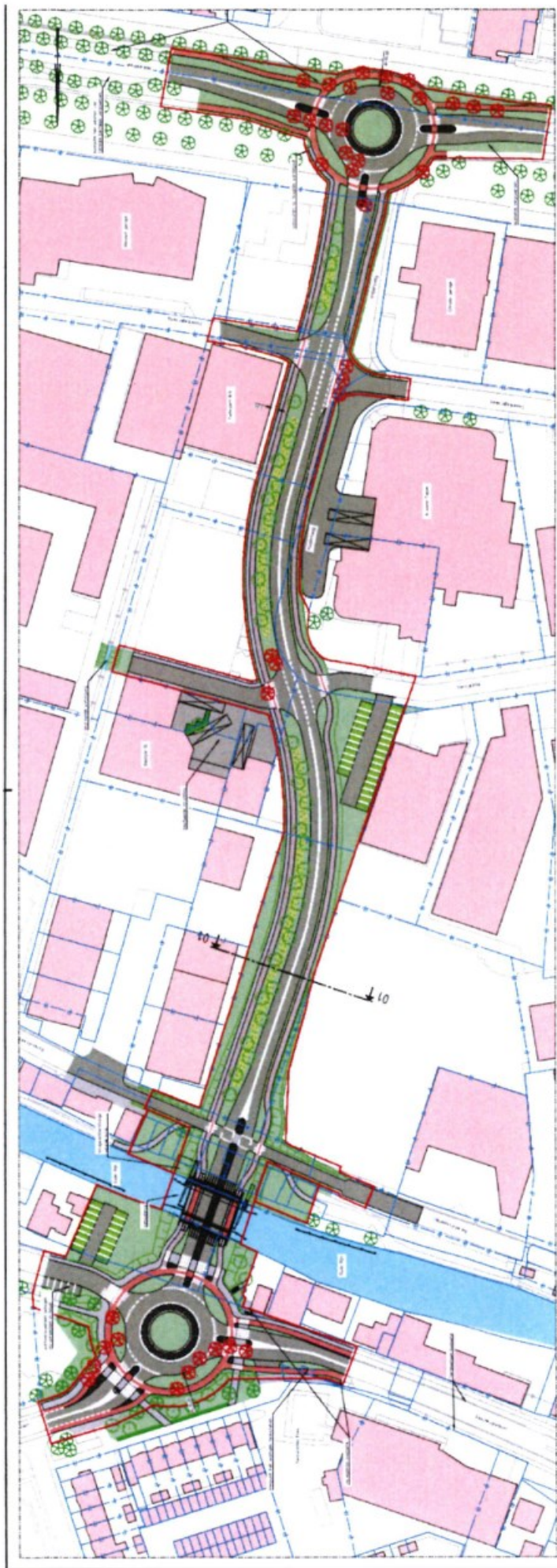


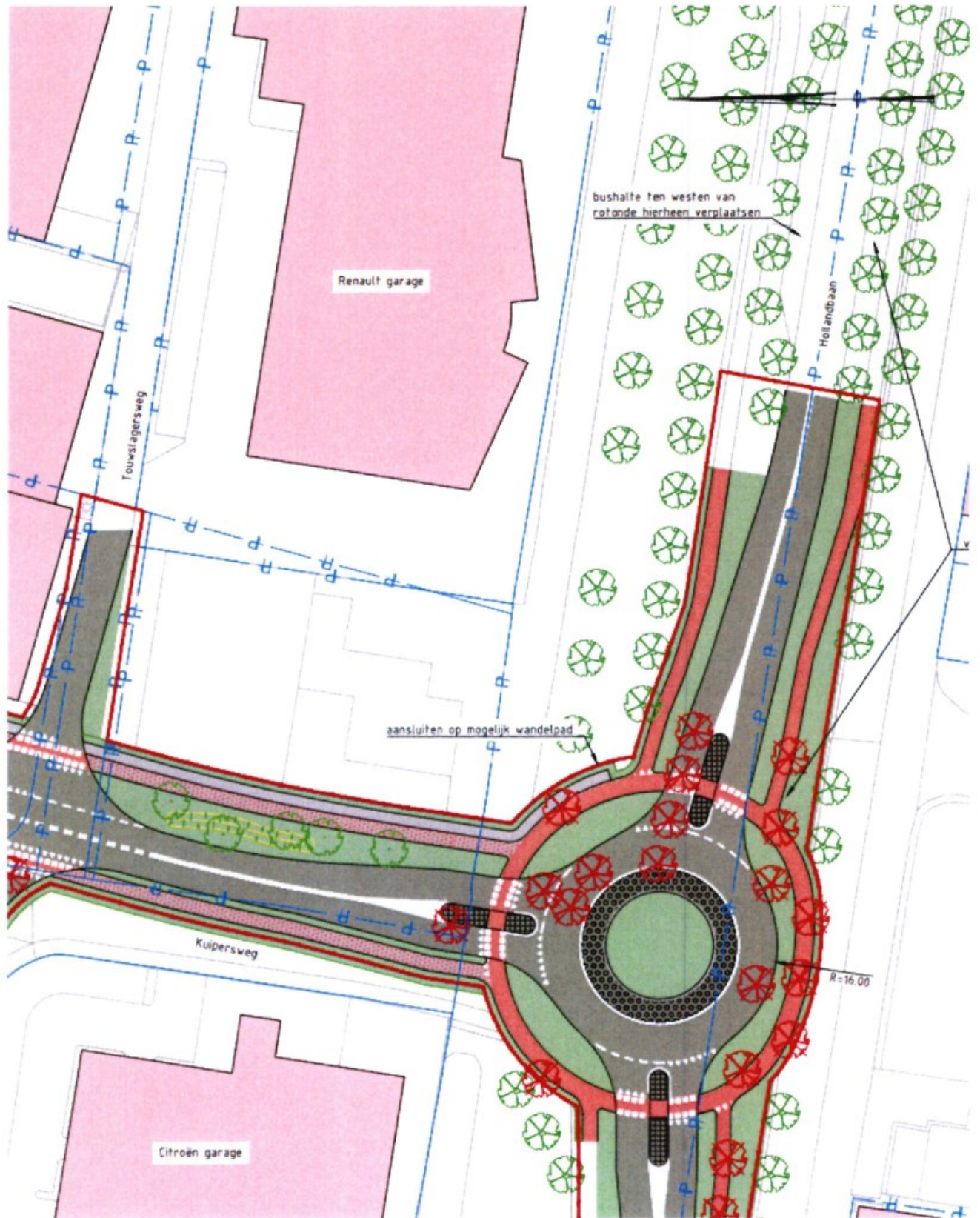
PRODUCTIE / BIJLAGE

3

TOMLOW
ADVOCATEN







Zienswijze

In het geschetste plan rond de nieuwe brug loopt er een weg vanaf de Rembrandtbrug naar de Hollandbaan.

In de huidige situatie gaat dat langs het bedrijf A-ware. Er wordt daar geladen en gelost voor de deur. Dus op de plek van de nieuwe weg. Dat leidt op dit moment al tot problemen, laat staan als het een doorlopende weg is.

1

De Kuipersweg is een drukke plek waar veel geladen en gelost wordt. Aan deze zelfde Kuipersweg ligt ook het bedrijf Purple Haze, dat op dit moment vanwege corona al anderhalf jaar nagenoeg stil ligt. Dat gaat binnenkort ook tot meer groot verkeer leiden.

2

Vrachtwagens keren in de huidige situatie vaak aan het einde van de Kuipersweg, hoek Barwoutswaarder, door achteruit in te parkeren, te draaien en de Kuipersweg terug te rijden richting Hollandbaan. Dit is slechts een deel, want een groot deel rijdt nu ook via de Barwoutswaarder, Hoge Rijndijk naar de Molenvlietbaan. Straks kan dit niet meer! Dan is de Barwoutswaarder ter hoogte van de Rembrandtbrug afgesloten.

In het huidige ontwerp zien wij nergens, dat hier rekening mee gehouden wordt. Bijvoorbeeld door een keerpunt voor vrachtverkeer in te richten en meer parkeerruimte/vakken waar geladen en gelost kan worden bij de diverse bedrijven op het industrieterrein, zodat het verkeer goed kan doorstromen. Deze bedrijven zijn gesitueerd aan zowel de Kuipersweg, als de Barwoutswaarder! Wij maken nu al mee, dat het vrachtverkeer compleet vastloopt bij ons voor de deur (Barwoutswaarder 66), waardoor wij nu soms al niet weg kunnen met de auto. Dit baart ons grote zorgen en wij zien door de aanleg van de brug dit probleem alleen maar groter worden. Voor vrachtverkeer wordt de Barwoutswaarder en Kuipersweg een doodlopende weg.



Huidige situatie Kuipersweg ter hoogte van Purple Haze



Achteruit draaiende vrachtwagen aan het eind van der Kuipersweg – hoek Barwoutswaarder



Ladend en lossend verkeer ter hoogte van Barwoutswaarder 13



Dit beeld zullen we straks niet meer zien. Deze vrachtwagen rijdt weg via Barwoutswaarder, Hoge Rijndijk, Molenvlietbaan. Deze mogelijkheid vervalt door de aanleg van de brug.



Deze foto's geven de chaos weer op de Barwoutswaarder vanaf nummer 13 tot aan de garage.

Dit is nu nog een doorlopende weg, straks een doodlopende weg, waardoor vrachtverkeer elkaar niet meer zal kunnen passeren.

Onderstaande foto's geven de chaos weer. Onze auto (rode seat ibiza) staat bij ons voor de deur. Als wij acuut weg hadden moeten, was dit onmogelijk geweest. Deze situatie heeft zeker een kwartier tot een half uur

geduurd.

Ook het verkeer op de parkeerplaatsen staat compleet vast. Niemand kan voor- of achteruit.

Dit wordt met de aanleg van de brug een nog groter probleem, dan het nu al is. Wij maken ons dan ook grote zorgen over de ontsluiting naar de randwegen in Woerden (Hollandbaan, Molenvlietbaan).

Zoals wij er naar kijken kan de Kuipersweg onmogelijk een doodlopende weg worden (richting Barwoutswaarder). Hier moet echt een andere oplossing voor gezocht worden.



Ls.

Bij deze dien ik mijn zienswijze in ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug. Ondanks dat ik niet direct omwonende ben zoals bedoeld in het ontwerp, hoor ik wel bij de bewoners die de grote overlast gaan ervaren (bewoner van De Dieze, grenzend aan de Hollandbaan).

Gedurende de uitvoering van de werkzaamheden aan de Hollandbaan/ Waardsebaan zijn er keer op keer wijzigingen doorgevoerd ten nadele van de omwonenden of is in de communicatie al dan niet bewust informatie achtergehouden. De Hollandbaan heeft meer rijbanen gekregen terwijl zwart op wit is aangegeven dat de totale breedte van de rijbaan niet zou toenemen (toch uiteindelijk naar zes stuks bij het kruispunt), de weg is aanzienlijk hoger komen liggen, ruimte voor begroeiing is geminimaliseerd, bomen zijn tegen de belofte in niet teruggeplaatst etc. etc. Hierdoor is de geluidsoverlast voor de omwonenden vele malen erger dan tevoren voorgesteld en door de modellen aangegeven. Door de uitvoering van het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug zal de overlast voor de daar directe omwonenden ook vele malen erger zijn dat dat nu in de modellen wordt aangegeven. Uitkomsten van modellen zijn net zo goed of slecht als de data die er in worden ingevoerd. Aangezien niet alle van invloed zijnde factoren worden meegenomen in modelberekeningen, zijn de uitkomsten ervan van zeer beperkte waarde. En deze uitkomsten gebruikte de gemeente om haar besluit op te baseren?

Daarbij is het voor de omwonenden van dit hele traject onverteerbaar dat de gemeente de besluitvorming over aanpassingen in kleinere stukken lijkt te breken om zodoende per besluit het argument te kunnen blijven gebruiken dat de toename van geluidsoverlast niet hoog genoeg is om plannen aan te passen.

Specifiek voor de omwonenden van de Hollandbaan komen daar de volgende punten bij.

- Grote hoeveelheid (vracht)verkeer, veel hoger dan in de modeldoorrekeningen wordt gebruikt
- De snelheid is na de aanpassingen aan de Hollandbaan enorm toegenomen omdat het wegontwerp daartoe uitnodigt
- Het feit dat verkeer veel dichters langs de woningen rijdt, versterkt de overlast

Gevolg is dat deze omwonenden nu niet meer in hun tuin kunnen zitten, gedurende de nacht ramen gesloten moeten houden vanwege het vrachtverkeer dat gedurende de hele nacht blijft rijden en zelfs in huis geen gesprek kunnen voeren als een raam of deur openstaat.

Met de verwachte toename van verkeer na aanleg van de Rembrandtbrug van ca 20 tot 25% wordt de leefsituatie voor velen onhoudbaar. De Hollandbaan wordt de afvoerput van Woerden met alle gevolgen van dien; verkeersproblemen worden slechts verschoven binnen de Woerdense grenzen in plaats van deze naar buiten de woongebieden te verplaatsen. Een weliswaar belangrijke weg in Woerden wordt nu misbruikt als alternatieve Ringweg Woerden West.

Het feit dat er nu gekeken wordt naar eventuele geluid beperkende maatregelen die ingezet kunnen worden langs de Hollandbaan, wil niet zeggen dat deze er ook feitelijk komen. Bij elk

overleg wordt aangegeven dat de financiële positie van de gemeente nou niet heel goed is en de maatregelen voldoende effect moeten hebben. Zonder duidelijk te specificeren wat voldoende dan betekent. Kortom, voor de omwonenden die dagelijks enorme overlast ervaren, is dat onverteerbaar. Het is te makkelijk om te zeggen dat de maatschappelijke winst voor Woerden als totaal groter is dan de toegenomen overlast voor omwonenden. Zeker omdat geen enkel probleem wordt opgelost maar slechts verschoven.

Het zou de gemeente sieren als zij zich zou realiseren dat beleid en veranderingen acceptabeler zijn als er sprake is van procedurele rechtvaardigheid. Een besluitvormingsprocedure moet niet alleen helder en transparant zijn maar ook eerlijk. Inwoners snappen best dat niet iedereen zijn zin kan krijgen maar willen wel zien hoe de keuze gemaakt wordt. Dat er rekening wordt gehouden met hun zorgen. Zij kunnen best accepteren als keuzes gemaakt worden waar anderen baat bij hebben en bredere problemen worden opgelost. En daarbij is het dan cruciaal dat de gemeente laat zien dat kosten en baten eerlijk worden verdeeld. En dat zij ziet dat groepen onevenredig worden geraakt. Voor die groepen moet de gemeente oog blijven houden. En dan is de conclusie dat het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug daar dus niet aan voldoet, net zomin als dat de wijzigingen aan de Hollandbaan/ Waardsebaan daaraan hebben voldaan.

Zienswijze indienen



Dit webformulier is ingevuld op: 23 februari 2022 15:22
Ons kenmerk: Z/22/040430
Dit formulier is geregistreerd bij: Gemeente Woerden

Antwoorden

Hoe wilt u zienswijze indienen?

Met DigiD

Uw gegevens



Bent u door iemand anders gemachtigd om deze zienswijze in te dienen? Nee

Wat is de publicatiedatum van het ontwerpbesluit? 19-08-1964

Waarover gaat het ontwerpbesluit waartegen u zienswijze wilt indienen? rembrandtbrug

Wat is het adres/de locatie waar het ontwerpbesluit over gaat? rembrandt-Leidsestraatweg

Waarom bent u het niet eens met het ontwerpbesluit?

Het argument waarom ik bezwaar maak is de hoge mate van geluidshinder die mijn persoonlijke situatie alsook mijn woon- en werksituatie dusdanig zullen gaan hinderen dat ik genoodzaakt ben te gaan zoeken naar alternatieve woonruimte . Sinds november 2021 ben ik woonachtig in de voormalige Graansilo. Inzage in de bestemmingsplannen is niet gedaan vanwege de crisissituatie waarin ik me toen bevond. Jarenlang woonde ik in vlakbij Woerden. Op het moment dat duidelijk was dat ik uit mijn toenmalige woning moest, ben ik gaan zoeken naar een alternatief. Het appartement op de Leidsestraatweg leek te voldoen om te wonen en tevens mijn werkzaamheden vorm en invulling te geven. Ik ben – overwegend thuiswerkzaam als zzp-er bij het ChrisFit op het gebied van gezondheidszorg(onderzoek). In die hoedanigheid werk ik met kwetsbare mensen Mensen met ernstige psychiatrische aandoeningen (EPA), die op zoek zijn naar herstel en hun veerkracht. Ik heb gesprekken met hen alsook met betrokken zorgaanbieders

en organisaties. Rust/ stilte is een voorwaarde om mijn werk te doen . Appartement heeft een klein balkon, dat uitkijkt op de Rijn. Interviews/ gesprekken vinden op dit balkon plaats. Deze werkzaamheden worden ernstig verstoord als de bouw van de Rembrandtbrug doorgang vindt. Ik hoop dat mijn bezwaar gehoord wordt, en kijk uit naar een reactie,

Stuur documenten mee die uw zienswijze ondersteunen.

Niet beantwoord

Ondertekening

Op 23 februari 2022 15:14 was u ingelogd met DigiD als [REDACTED] it hanteren wij als ondertekening en bewaren wij bij het formulier.



College van B & W
Blekerijlaan 14
3447 GR WOERDEN

08 FEB. 2022

Zegveld, 6 februari 2022

Geacht College van B & W,

Langs deze weg zenden wij u ons bezwaar inzake Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug namens Patrick v.d. Hoeven.

Graag zien wij dat u ons bezwaar discreet behandelt.

Voor vragen of opmerkingen, kunt u contact opnemen met:



Met vriendelijke groet,



Bezwaarschrift Patrick vd Hoeven inzake Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug gemeente Woerden.

Deze ligt / lag ter inzage in de periode van 14 januari 2022 tot en met 24 februari 2022.

Aan:

College van B&W Gemeente Woerden
Blekerijlaan 14
3447 GR Woerden

Geacht College,

Langs deze weg willen wij (Patrick v.d. Hoeven en Patrick v.d. Hoeven Vastgoed B.V.) onze bezwaren kenbaar maken met betrekking tot de te verwachten bestemmingsplanwijziging inzake Rembrandtbrug en de daardoor aan te brengen wijzigingen ten behoeve van de realisatie hiervan.

Patrick v.d. Hoeven is eigenaar van Barwoutswaarder 7-9, Kuipersweg 17 en Kuipersweg 39-41 te Woerden. Daarmee is aangetoond dat Patrick v.d. Hoeven direct belanghebbende is in dit dossier. Het bezwaarschrift is tevens ondertekend door [REDACTED] die namens Patrick v.d. Hoeven gemachtigd is als juridisch adviseur.

1. Voorgeschiedenis Rembrandtbrug.

Het eerste initiatief van de Rembrandtbrug is in augustus 2019 in beeld gekomen. Na letterlijk vele jaren voorgeschiedenis in de vorm van Rondweg West is steeds gebleken dat er politieke krachten in het spel zijn waardoor deze rondweg nooit is aangelegd. Het tracé is door Gemeente Woerden al in de jaren '70 aangekocht en er ligt een voorzieningenbesluit op. De kavels die hierin betrokken zijn, zijn kadastraal in kaart gebracht.

Vanwege deze onrustige politieke situatie en de verkeersproblematiek, is in 2019 een nieuw tracé bedacht, de zogenaamde Rembrandtbrug.

Voor de politiek in Woerden is deze oplossing zeer welkom, omdat de druk om de verkeersproblematiek in Woerden daadkrachtig aan te pakken, enorm groot is geworden.

Debacles op gebied van verkeer zijn er genoeg.

De Steinhagense weg is een hoofdpijndossier, de afsluitingen van de kern van Woerden omtrent Oostdambrug (is ten koste gegaan van de positie van een wethouder), het opknappen van de Boerendijk met de nodige verkeersblokkades, het uitblijven van Rondweg West, de geluidsproblematiek aan de Hollandbaan, dit zijn een aantal verkeersproblemen die hoogst actueel zijn in 2019 in de gemeenteraad.

Bij de gemeenteraadsverkiezingen in 2018 zijn partij-politieke programma's gemaakt waarbij de politiek zich uitermate duidelijk uitsprak vóór of tegen Rondweg West.

Het onderwerp heeft ontzettend veel aandacht bij de inwoners van Woerden, die smachten naar een oplossing. Dit maakt de druk om daadkrachtig op te treden onwaarschijnlijk hoog.

De Rembrandtbrug kwam voor tegenstanders van Rondweg West daarom als een geschenk uit de hemel.

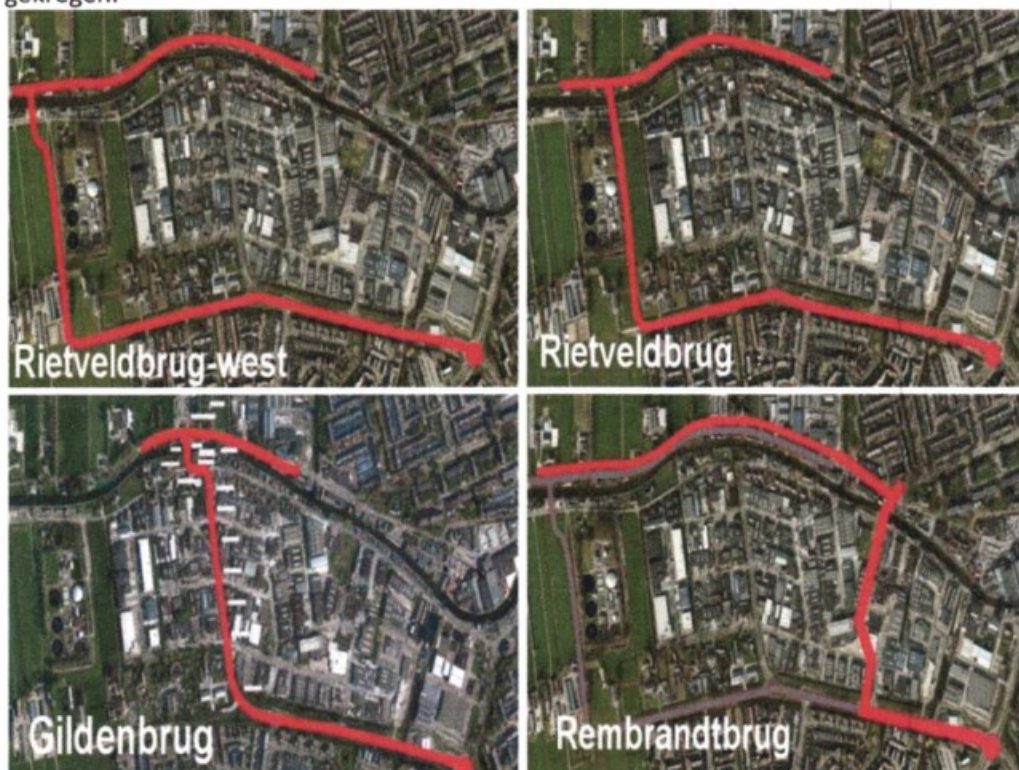
Rondweg West is intussen politiek onbespreekbaar, hetgeen een neutrale afweging onmogelijk maakt. De focus op een alternatief was indertijd onevenredig groot.

Voor de juiste beleving, zie onderstaande afbeelding.

Om het nieuwe tracé bespreekbaar te maken, zijn onderstaande keuzes genoemd in augustus 2019. Daarbij is de Rembrandtbrug als nieuwe optie in beeld, ingetekend zoals op onderstaande foto.

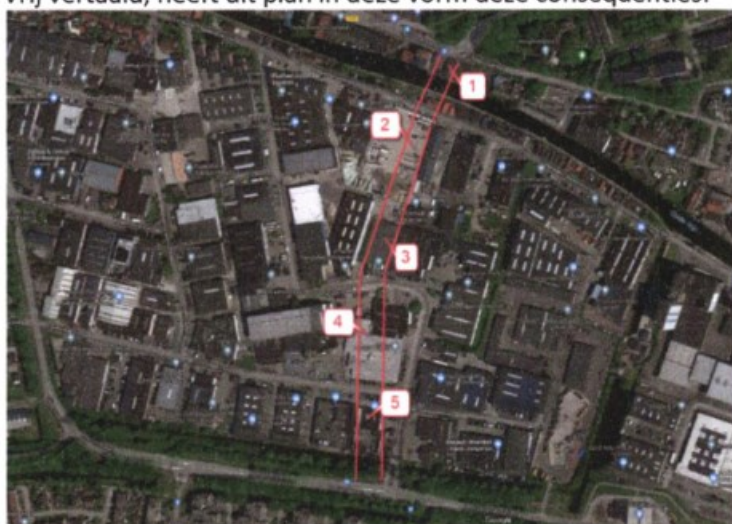
Een artikel in het AD op 18 juli 2019 spreekt nog over slechts 3 opties, de Rembrandtbrug wordt niet genoemd.

Deze afbeelding is afkomstig uit het AD van 28 augustus 2019, waar 4 opties worden uitgelegd. Deze tekeningen zijn gemaakt door de journalist van het AD, op basis van informatie zoals hij deze heeft gekregen.



Opvallend hierin is dat met een simpele pennestreek het tracé Rembrandtbrug over industrieterrein Barwoutswaarder is ingetekend, maar het vertelt precies waar dit om gaat. Het plan is simpel. Er ligt op Barwoutswaarder een stuk terrein braak, daarmee is de eerste horde te nemen. Vervolgens nog 4 bedrijven weghalen en voila, het tracé is in beeld.

Vrij vertaald, heeft dit plan in deze vorm deze consequenties:



Handwritten signatures or initials in blue ink.

Hiermee wordt het een overzichtelijke oplossing met gevolgen voor weinig ondernemers op het industrieterrein Barwoutswaarder.

Het krachtenveld wijzigt zich echter, doordat vlak voor de eerste aankondiging van het idee van de Rembrandtbrug, Patrick v.d. Hoeven het braakliggende terrein koopt voor het vestigen van zijn onderneming.

Van enige speculatie is geen sprake, gezien het moment van aankoop. Patrick v.d. Hoeven voelt zich echter enorm opgejaagd door de publieke opinie en door Gemeente Woerden, die ineens het plan opvat om daar een weg overheen te leggen.

De druk wordt dermate hoog, dat Patrick v.d. Hoeven besluit de volledige Gemeenteraad van Woerden aan te schrijven en uit te leggen in welke volgorde de situatie is ontstaan.

In een emailbericht van 8 januari 2020 gericht aan de raadsleden en College van B&W wordt aangegeven dat op 1 juni 2019 Barwoutswaarder 7-9 door Patrick v.d. Hoeven is aangekocht.

De focus op tracé Rembrandtbrug was echter al zo groot, dat bedragen in beeld zijn gekomen hoeveel dit mocht gaan kosten. Ergens tussen de 14 en 20 miljoen euro.

2. Glijdende schaal

Vanwege de verklaring van Patrick v.d. Hoeven is het voor Gemeente Woerden duidelijk dat dit terrein niet meer vrij beschikbaar is. Het verschuiven van het tracé is bespreekbaar en dat gebeurt vervolgens ook.

Het tracé wordt naar de oostzijde geschoven. De oorspronkelijke optie bestaat niet meer.

In deze visie is het nu nog te vroeg om te concluderen dat het project daarmee niet uitvoerbaar of te duur dreigt te worden.

In de benoeming van de benodigde bedragen voor realisatie van de brug is de wijziging niet terug te vinden, behalve dan dat het in de ogen van velen waarschijnlijker bij de 25 miljoen dan bij de 14 miljoen gaat uitkomen.

Het benodigde bedrag wordt niet of beperkt naar boven bijgesteld.

3. Vergunningstraject Patrick v.d. Hoeven aan de Barwoutswaarder

Patrick v.d. Hoeven heeft intussen wel ondervonden dat medewerking vanuit Gemeente Woerden om zijn bedrijf te vestigen op Barwoutswaarder 7-9 minimaal is.

Op alle gronden is buitensporig veel onderzoek gedaan en zijn alle argumenten gebruikt om de benodigde vergunningen voldoende te onderbouwen. Ondernemers elders op het industrieterrein spreken er schande van, omdat dit spel tot frustratie aan toe is gespeeld door Gemeente Woerden. Zo kennen de andere ondernemers Gemeente Woerden niet.

Patrick v.d. Hoeven zelf ook niet, terwijl Patrick al 10 jaar met dezelfde activiteiten bezig was op de Bierbrouwersweg, in hetzelfde industriegebied onder dezelfde bestemmingscategorie.

Op de oude locatie was er met Gemeente Woerden altijd schappelijk om te gaan m.b.t. de benodigde vergunningen.

Invloed van de Rembrandtbrug is duidelijk voelbaar, alhoewel Gemeente Woerden dit nooit rechtstreeks zal verklaren. Hier spreekt de (politieke) macht van een onwillige overheid.

Omdat ook een Gemeente zich aan het Burgelijk Wetboek dient te houden en het bestemmingsplan ruimte biedt voor de activiteiten van de onderneming, is de vergunning verleend op 30 juni 2020.

Het is echter onder zwaar regime van Gemeente Woerden en de ODRU. Met name de geluidsrapportages zijn een zwaar onderwerp gebleken.

Het industrieterrein Barwoutswaarder is een "gezoneerd industriegebied", waarmee Gemeente Woerden de omgeving van Barwoutswaarder qua geluidsbelasting dient te beschermen.

Gemeente Woerden is "eigenaar" van de geluidsruimte en beheert dat via de ODRU.

De ODRU hanteert een rekenmodel om geluidsbelasting aan te tonen. Het is echter een model dat grotendeels onder geheimhouding ligt, zodat geluidsdeskundigen niet naar maximale waarden kunnen toe rekenen. Daarbij geldt dat deskundigheid omtrent geluidsproblematiek schaars is. Men mag er vanuit gaan dat vrijwel geen van de ondernemers op het industrieterrein daadwerkelijk begrijpt wat geluid precies is en hoe daar mee om te gaan.

Het gevolg is dat een ondernemer "aan het willekeurige lot" wordt overgelaten of haar plan wel of niet voldoet. Het is verre van transparant.

Tot 4 keer toe is de situatie van de vergunningsaanvraag, de bijbehorende bedrijfsactiviteiten en de indeling van het terrein aangepast om binnen de geluidstoets te blijven.

Deze wijzigingen zijn doorgegaan na verstrekking van de bouwvergunning. Bij de laatste indelingswijziging qua gebruik is in november 2021 opnieuw een Activiteitenbesluit ingediend, waar ook hier weer een nieuw geluidsrapport is geëist. Goedkeuring is verkregen op 21 december 2021, waarmee Patrick v.d. Hoeven nu formeel voldoet aan alle gestelde eisen qua bouwwerken en activiteiten.

Langs deze weg willen wij opmerken dat vanwege het gezoneerde industrieterrein, Gemeente Woerden via de ODRU aan de ondernemer Patrick v.d. Hoeven gedurende september 2019 tot 21 december 2021 gewezen is op het niet overschrijden van de toegestane geluidsbelasting, waar elke vrachtwagenrit tot in den treure diende te worden vermeld en werd getoetst.

4. Glijdende schaal, deel 2.

In dezelfde periode dat Patrick v.d. Hoeven bezig is met zijn bedrijf te vestigen op Barwoutswaarder 7-9, is het ontwerp van de Rembrandtbrug onder invloed van wijzigingen.

Op 9 januari 2020 is door Gemeenteraad Woerden toestemming gegeven tot een vooronderzoek voor tracé Rembrandtbrug. Er is gebleken dat Barwoutswaarder 7-9 niet meer in beeld is. Er is sprake van 20 tot 29 miljoen als toegestaan budget.

De Gemeenteraad geeft aan dat het de inwoners recht doet om dit zorgvuldig te onderzoeken. Er wordt aangegeven dat onderzoek gepleegd dient te worden op gebiedsontwikkeling van de omgeving van het tracé. Er is besloten dat niet te doen, maar om het traject te gaan starten om de haalbaarheid van de brug met tracé zelf te onderzoeken.

Op 19 februari 2020 is er overleg bij Patrick v.d. Hoeven met projectleider [REDACTED] omtrent het tracé Rembrandtbrug. Daar is aangegeven dat naast Barwoutswaarder 7-9 ook het woonhuis en hal van Patrick v.d. Hoeven aan de Kuipersweg 39-41 in beeld komt. De huidige Kuipersweg is niet breed genoeg en er wordt onderzoek verricht voor een Oostelijke en Westelijke Rembrandtbrug tracé.

Op dat moment was het onduidelijk hoe het tracé zou gaan lopen, wat Patrick v.d. Hoeven hoogstelijk heeft verbaast. Alle eerdere communicatie is gegaan over Barwoutswaarder 7-9 en er duikt een nieuwe verrassing op voor Kuipersweg 39-41.

Dit heeft grote gevolgen voor de beeldvorming van het project.

Op 4 april 2020 ontvangt Patrick vd Hoeven een email van dhr. Hazeleger met daarin de eerste resultaten van twee tracées, de Westelijke en Oostelijke variant.



(Westelijke variant)



(Oostelijke variant)

De schrik zit er bij Patrick v.d. Hoeven goed in. Het is nu pas voor het eerst dat duidelijk wordt dat zijn bezit aan de Kuipersweg 39-41 wordt geraakt in de meest directe zin van het afstaan van een deel van het parkeerterrein. Tevens komt de weg dichterbij, wat het woon- en werkgenot aanzienlijk zal beschadigen.

Op deze tekeningen wordt duidelijk dat de Oostelijke variant meer ondernemingen gaat raken in het gebruik van het terrein dan de westelijke variant. Zeker in vergelijking met de eerdere tekeningen, zoals genoemd onder punt 1 in dit document.

Er is slechts sprake van het nodig hebben van het parkeerterrein van Patrick v.d. Hoeven en nog niet het raken van de aanwezige gebouwen.

In de optiek van Patrick v.d. Hoeven is het logischer te kiezen voor de Westelijke variant, omdat dit minder bedrijven raakt en de ontsluiting van alle oostelijk gelegen bedrijven betere mogelijkheden biedt.

De vraag dient te worden gesteld of dergelijke veranderingen in het tracé nog haalbaar zijn binnen de gestelde budgetten.

In de periode van april 2020 tot juni 2020 wordt het Patrick v.d. Hoeven duidelijk dat het westelijke tracé geen optie meer gaat worden. De projectleider heeft een bezoek afgelegd bij A-Ware Tapas aan de Kuipersweg en daar een rondleiding ontvangen. Er is gesproken over een complete bedrijfsverhuizing. Blijkbaar heeft dat zo'n indruk gemaakt, dat daarmee de westelijke optie als te duur wordt beschouwd en wordt dat tracé op voorhand afgeslagen.

Het heeft Patrick v.d. Hoeven verbaast dat dit in zo'n ontzettend vroeg stadium van tafel is gegaan. Geen enkel aantoonbaar feit onderbouwt deze keuze. Geen onderzoek, geen prijsvorming, geen verklaring, totaal niets. Alleen een telefonisch mondelinge mededeling, zelfs zonder gespreksbevestiging. Het is Patrick v.d. Hoeven onduidelijk of nu dit tracé nog wel de politieke steun krijgt die ze oorspronkelijk had. Er gaan veel meer ondernemingen geraakt worden.

Op 14 juni 2020 komt voor de eerste keer het nieuwe tracé in beeld met daarin extra benodigde ruimte waarmee de woning en in elk geval de bedrijfshal van Patrick vd Hoeven wordt geraakt. Dit is een fors grotere ingreep dan eerder aangegeven, wat de noodzaak voor het ontmantelen van de woning en bedrijfshal in onze ogen onvermijdelijk maakt.



(plankaart 14-06-2020)

Ter vergelijking zijn hier twee plankaarten naast elkaar gezet. De eerste tekening bevat het oorspronkelijke idee waarop de beeldvorming en budgetbepaling is gebaseerd, de tweede is het uiteindelijke resultaat.



(Oorspronkelijk tracé in augustus 2019)



(Uiteindelijk tracé in juni 2021)

f *th*

Het bijzondere aan deze keuze is dat dit veel meer ondernemers op het industrieterrein Barwoutswaarder raakt dan oorspronkelijk is aangegeven. Natuurlijk bestaat er wel een zekere marge in de onderzoeksfase van een dergelijk project, maar dit is buitensporig te noemen.

Het vergelijk tussen beide tracées levert op dat het 100% afwijkend ten aanzien van het oorspronkelijke idee als men kijkt op industrieterrein Barwoutswaarder.

De vraag is zeer gerechtvaardigd of de politiek hiervan op de hoogte is gesteld en de geschapen verwachtingen omtrent budget en sociale gevolgen voor dit project hier nog wel bij past.

5. Situatie Patrick v.d. Hoeven gedurende bovenstaande bekendmakingen

In de periode van juni 2020 tot april 2021 gebeurt er heel weinig. Corona heeft zeker niet geholpen. Er is in de gesprekken van april 2020 duidelijk gesteld dat als er sprake is van benodigde grond, Patrick v.d. Hoeven helemaal niets heeft aan compensatie in de vorm van geld.

Geld is in deze tijd enorm aan waardevermindering onderhevig, terwijl het voeren van het bedrijf juist om meer ruimte vraagt in plaats van minder.

In het overleg met projectleider [REDACTED] is aangegeven te onderzoeken of het "Revicon terrein" van Barwoutswaarder 51 een mogelijkheid biedt om ruimte voor ruimte te realiseren.

Hiermee is tevens verzocht het totale terrein in bezit van Patrick v.d. Hoeven hierin mee te nemen, zodat de bedrijfsvoering van Patrick op één locatie onder te brengen valt.

Met betrekking tot de ontsluiting van het industrieterrein maakt deze verschuiving weinig uit, aangezien de huidige activiteiten via dezelfde ontsluitingsweg reeds plaatsvinden.

Vanaf april 2021 komen de gesprekken weer op gang en wordt aangegeven dat dit goed zal worden uitgezocht. Gemeente Woerden is voornemens dit serieus als optie te willen bekijken.

Het is echter pas in augustus 2021 dat in overleg met [REDACTED] er wordt aangedrongen dat Gemeente Woerden op dit verzoek doorpakt en daar toezeggingen over worden gedaan.

Al die tijd is het onduidelijk wat hier uit kan komen, zodat alternatieve zoekacties voor oplossingen uitblijven.

Nadrukkelijk wordt aangegeven dat de ontwikkelingen bij Patrick v.d. Hoeven noodzakelijkerwijs zijn stilgezet, aangezien het voorzieningenbesluit op tracé Rembrandtbrug is afgekondigd per 11 maart 2021. Nieuwe bouwvergunningaanvragen zullen niet in behandeling worden genomen en de onderneming zit strak in haar jasje.

Op 7 augustus 2021 biedt Patrick v.d. Hoeven middels een schrijven via dhr. [REDACTED] aan projectleider [REDACTED] een alternatief wegtracé aan. Daarin staan duidelijke oplossingen voor de onstane situatie. Tot aan dit moment van schrijven is daar echter geen enkele reactie op gekomen, zowel mondeling als schriftelijk niet. Zelfs een ontvangstbevestiging is er nooit gekomen. Ook op kleinschalig nivo in de vorm van gedeeltelijke aanpassingen of mogelijkheden heeft er geen afstemming plaatsgevonden.

Dit geeft de indruk dat het plan al in een dermate definitieve vorm is gegoten, dat wijzigingen onbespreekbaar geworden zijn.

6. Bedrijfsituatie Patrick v.d. Hoeven

De ontstane situatie in het Ontwerp Bestemmingsplan gaat bij Patrick v.d. Hoeven enorm knellen.

6a. Barwoutswaarder 7-9

De bedrijfsituatie is dat daar 100% van het terrein benodigd is voor de huidige bedrijfsvoering.

Het talud haalt een flinke strook van het parkeerterrein af, dat Patrick v.d. Hoeven nodig heeft voor eigen gebruik.

6b. Opheffing Kuipersweg 39-41.

Patrick v.d. Hoeven parkeert dagelijks 13 vrachtwagens op het parkeerterrein Kuiperweg 39. Dit is in de directe nabijheid van terrein Barwoutswaarder 7-9, waarmee veel verkeersbewegingen worden tegengegaan.

De werkbare situatie is op dit moment erg efficiënt. Alle personeelsleden overnachten thuis, waardoor in de ochtend en middag op het terrein direct contact is tussen chauffeur en Patrick v.d. Hoeven. De afstand tussen percelen Kuipersweg en Barwoutswaarder is te belopen, wat dagelijks gebeurt.

Het parkeren op eigen terrein is iets dat Patrick v.d. Hoeven nastreeft, omdat hij als maatschappelijk betrokken ondernemer meent dit goed te moeten regelen. De omgeving dient zo min mogelijk belast te worden met de bewegingen en het parkeren van vrachtwagens.

De bedrijfshal wordt gebruikt voor opslag van materialen, een aantal showvoertuigen en een marktverkoopwagen.

Een tweetal dagelijks in gebruik zijnde voertuigen worden zeer regelmatig binnen geparkeerd, omwille van vochtproblemen en het ontwijken van risico op bevrozingen.

Eén strook in de bedrijfshal is voorzien van een smeerput.

Patrick v.d. Hoeven heeft op het terrein van Barwoutswaarder en de aansluitende Kuipersweg 19 geen mogelijkheid voor een smeerput danwel hefbrug.

Onderhoud aan de onderzijde van de voertuigen wordt gedaan bij deze smeerput.

Bij Patrick v.d. Hoeven is een bedrijf gevestigd ten behoeve van Merchandising, via verkoop middels een webshop. Voor deze hard groeiende activiteit is ruimte nodig, waar de groei kan worden opgevangen in deze bedrijfshal. Deze activiteit vereist dat de de fabricatie, de opslag en het laden van de marktverkoopwagen onder één dak plaatsvindt om weersinvloeden uit te sluiten.

Patrick v.d. Hoeven is kantoorhoudend op Kuipersweg 41.

Het kantoor is in de directe nabijheid van het parkeerterrein, waardoor het personeel de kans krijgt om het kantoor en het woonhuis aan te spreken indien dat nodig is.

Het woonhuis van Patrick v.d. Hoeven is in directe nabijheid van het parkeerterrein en de bedrijfshal. Dit maakt het mogelijk dat personeel bij het vertrek en parkeren direct vanuit huis aan te spreken. De werkzaamheden in het Merchandising bedrijf worden deels vanuit huis gedaan.

7. Aanbieding van Gemeente Woerden ter schadeloosstelling

In gesprekken tussen dhr. [REDACTED] ontstaat in december 2021 het beeld dat Gemeente Woerden helemaal niet verplicht is in dit project, om het woonhuis, hal en parkeerterrein op te kopen. Volgens dhr. Hazeleger zou het slechts gaan om het parkeerterrein, met schadeloosstelling aan de wijzigingen van de bouwobjecten, voor zover dat van toepassing is. Dit bericht valt samen met de uitkomst van het rapport, dat het "Revicon terrein" (Barwoutswaarder 51) vanwege verplichtingen aan andere ondernemers uit Woerden geen optie is.

Het zicht op de toekomstige situatie is daarmee bijzonder verslechterd.

- a. Er is geen vervangende locatie beschikbaar.
- b. Het gevoel bekruipt dat het Project Rembrandtbrug in geldnood zit, er worden wijzigingen aangebracht die bovenal geld moeten gaan besparen

- c. Er dreigt Patrick v.d. Hoeven onherstelbare schade te worden toegedaan, waar een te geringe vergoeding tegenover komt te staan en zeker nieuwe problemen gaat veroorzaken in de bedrijfsvoering.
- d. Ondanks diverse toezeggingen van [REDACTED] maakt deze geen haast in het uitbrengen van de aanbidding. Intussen vernemen wij van andere ondernemers dat hier wel concrete voorstellen liggen. Dit verbaast ons zeer, omdat wij op dit moment van spreken alleen maar mondelinge uitspraken hebben ontvangen zonder onderbouwde aanbidding. Dit houdt in dat de situatie kan ontstaan dat tekortkomingen in de aanbidding niet tijdig kunnen worden meegenomen in dit bezwaarschrift met betrekking tot het Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug. Er is sprake van dat Patrick v.d. Hoeven totaal afhankelijk is van de indiener van het ontwerp bestemmingsplan, hetgeen een ongelijk krachtenveld veroorzaakt die niet te tolereren valt.
- e. Op 21-01-2022 is er een gesprek geweest tussen dhr. [REDACTED] (namens Patrick v.d. Hoeven) [REDACTED] (Provincie Utrecht) en [REDACTED] (Projectleider Rembrandtbrug). In dit gesprek is het opvallend dat Gemeente Woerden er vanuit gaat dat de woning op Kuipersweg 41 helemaal niet gesloopt gaat worden. Dit in tegenstelling tot het Ontwerp Bestemmingsplan, dat één week eerder is gepresenteerd. Tevens volgt uit dit gesprek dat de projectleider het toch wel mooi zou vinden om Patrick v.d. Hoeven in zijn totaliteit naar Barwoutswaarder 51 (Revicon terrein) te verplaatsen. Dit is in tegenstelling tot het resultaat van het in december 2021 gepresenteerde onderzoek. Door de projectleider Rembrandtbrug wordt op deze wijze een flinke draai gegeven aan de werkelijke omstandigheden. De vraag is waarom dat gebeurt. Het geeft weinig vertrouwen in het aanbieden van realistische oplossingen en zaait twijfels in het overleg met Gemeente Woerden.

8. Actuele situatie omtrent vastgoed in Woerden

Gedurende de periode van augustus 2019 tot en met januari 2022 is de waarde van vastgoed in Nederland geexplodeerd. Inflatiecijfers van 6% en meer worden genoemd, terwijl het eind nog niet in zicht is.

Tegelijkertijd zijn de bouwkosten voor het oprichten van bouwwerken op sommige onderdelen maar liefst 20% of meer verhoogd.

Per saldo is het prijsnivo van augustus 2019 op dit moment niet meer relevant.

Dit bevestigt de stelling dat Project Rembrandtbrug veel duurder zal uitpakken. De projectleider van het project is in staat dit veel nauwkeuriger in te schatten. Bij aantoonbare overschrijding van het projectbudget dient dit terug te worden gekoppeld aan de beslisser in deze, Gemeenteraad van Woerden.

Elk signaal op dit punt blijft uit.

Patrick v.d. Hoeven stelt de eis dat Gemeente Woerden inzage geeft op de kostenstand van Project Rembrandtbrug per 14 januari 2021, datum van indiening van het Ontwerp Bestemmingsplan.

Er zijn teveel signalen dat deze prijsvorming niet wordt gemaakt, danwel niet gepubliceerd wordt.

Gezien de kostenbepalingen die Patrick v.d. Hoeven ervaart met de mondelinge uitleg van dhr. Hazeleger in december 2020, valt te concluderen dat het project niet binnen het budget valt.

De actuele situatie is dan ook dat Patrick v.d. Hoeven gewoon niets heeft aan een zak met geld.

Het is voor de ondernemers tegenwoordig een grote kunst om aan de benodigde grond te komen waarop de gewenste bedrijfsvoering is uit te oefenen.

De enige oplossing voor het ontstane probleem, is om op een andere locatie het bedrijf te kunnen voortzetten, met de huidige mogelijkheden als uitgangspunt. Pas dan is er sprake van een volledige schadeloosstelling.

De kranten hebben in de periode 2015 tot 2022 vol gestaan met artikelen over bedrijven die hetzelfde probleem ervaren. Iedere keer moet Gemeente Woerden aangeven dat er geen ruimte (schuifruimte) bestaat.

Hiermee wordt aangetoond dat Gemeente Woerden ondanks vele signalen over gebrek aan bedrijfsruimte, moedwillig 17 bedrijven slachtoffer en een compleet industriegebied onder druk zet omwille van het niet willen aanbrengen van Rondweg West.

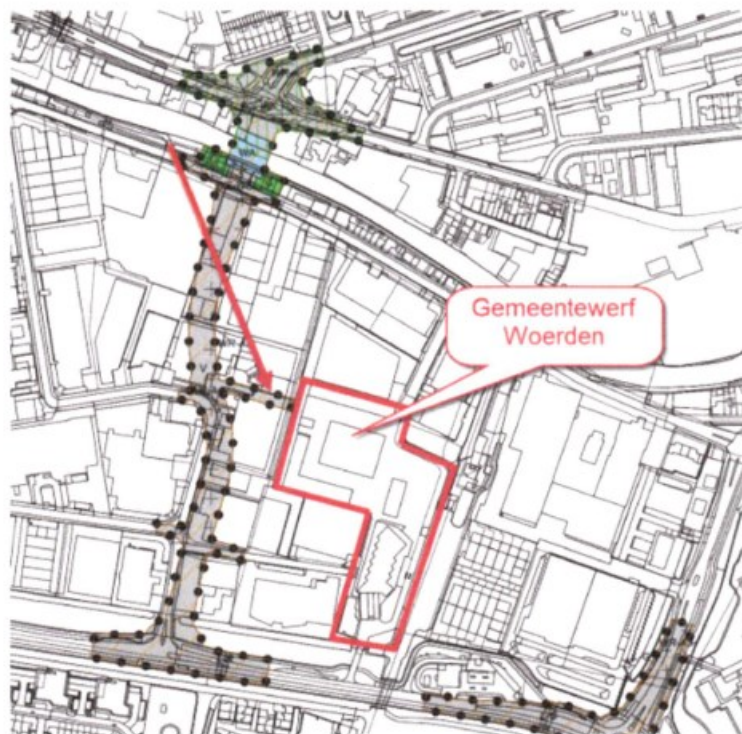
Het kan niet zo zijn, dat Patrick v.d. Hoeven de tekortkomingen in budget van de Rembrandtbrug zelf mee moet gaan betalen, danwel daar op enigerlei wijze het slachtoffer van wordt.

Het is dan ook de verkeerde volgorde van zaken. Gemeente Woerden dient eerst een plan te hebben voor schadeloosstelling van de betrokken ondernemingen alvorens het Ontwerp Bestemmingsplan in werking te zetten.

9. Extra inrit voor Gemeentewerf Woerden?

In het vorige punt is genoemd hoe schaars vastgoed is voor ondernemers in Woerden.

Des te verbazingwekkender is het dat bedrijfsgebouwen worden opgeofferd voor een nieuwe inrit voor de Gemeentewerf Woerden. En ook nog eens precies naast de bestaande gebouwen op het Gemeenteterrein, wat een prachtig toeval!



Deze constatering maakt dat de ondernemers in Woerden ernstige bedenkingen krijgen over de integriteit van Gemeente Woerden.

Gemeente Woerden speelt hier een dubbele rol. Enerzijds zijn zij de bedenkers van het plan, anderzijds slachtoffers ze totaal onnodig ondernemers ten gunste van het eigen gewin van Gemeente Woerden. Enige mate van een onafhankelijk onderzoek of een verklaring over de noodzaak van de inrit ontbreekt.

Het getuigt van een gulzige inhaligheid van Gemeente Woerden over de rug van de ondernemers.

10. Nieuwe situatie met het vaststellen van Bestemmingsplan Rembrandtbrug

Gaande de procedure van Bestemmingplan Rembrandtbrug leiden de betrokken ondernemers directe schade. Het voorzieningenbesluit dwingt af dat bouwaanvragen zullen worden bevroren zolang deze procedure loopt. Deze situatie blijft in stand zolang de procedure loopt van het Ontwerp Bestemmingsplan.

Dat kan nog heel lang duren. Gezien het tracé van Rondweg West, is een tijdsduur van enkele jaren niet uit te sluiten.

Omwille van deze tijdsduur eist Patrick v.d. Hoeven dat het Ontwerp Bestemmingsplan per direct zal worden ingetrokken.

Voorwaarde voor het opnieuw aanbrengen van een dergelijk plan, zal zijn dat de ondernemers voldoende moeten worden gecompenseerd via schuiflocaties.

11. Geluidsmetingen en geluidsrapportage Barwoutswaarder

Met stijgende verbazing worden de documenten gelezen die aangeleverd zijn bij het Ontwerp Bestemmingplan Rembrandtbrug.

In de exact gelijklopende periode van augustus 2019 tot en met december 2022 heeft Patrick v.d. Hoeven veel last gehad van het aanleveren van de benodigde geluidsonderzoeken met betrekking tot het verkrijgen van zijn vergunningen.

Dit wordt veroorzaakt doordat het gehele industriegebied Barwoutswaarder valt onder het begrip "Gezoneerd industrieterrein", ter bescherming van omwonenden van dit gebied.

Tot vier maal toe is een nieuw geluidsrapport opgesteld, dat zeer kritisch is getoetst door de ODRU, in opdracht van Gemeente Woerden.

Met het uitbrengen van het geluidsrapport voor het Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug, lezen wij echter helemaal niets terug over een gezoneerd industriegebied. Dit is blijkbaar volledig buiten beschouwing gelaten.

Sterker nog, de ODRU wordt als toetsinstrument en organisatie zelfs niet genoemd. Alsof zij zich niet bezig houdt met de geluidsproblematiek!

Evenzo is industiegeluid totaal afwezig in het geluidsrapport.

Dit brengt de situatie tot een wel heel bijzondere.

- a. Patrick v.d. Hoeven is meerdere malen gescreend door Gemeente Woerden op vrachtwagenbewegingen, heftruckbewegingen, verwerkingsgeluid in welke vorm dan ook en heeft daar aantoonbare beperkingen door ondervonden.
- b. Dezelfde Gemeente Woerden maakt een eigen plan in precies dezelfde verwerkingsperiode en rept met geen woord over het aanwezige geluid vanuit het industrieterrein.
- c. Een vrachtwagen van Patrick v.d. Hoeven wordt met argusogen bekeken door Gemeente Woerden. Gemeente Woerden kijkt evenzo niet op van 8000 voertuigen (waaronder veel vrachtverkeer) 10 meter naast het perceel van Patrick v.d. Hoeven, op willekeurig welk moment van de dag (en nacht)!

Het gezoneerde industrieterrein brengt voor Gemeente Woerden de noodzaak in om dit principe mee te nemen in haar geluidsrapport. Dat is niet gebeurt.

Het geluidsrapport van het Ontwerp Bestemmingsplan is daarmee onhoudbaar en dient afgewezen te worden als onderbouwing van het Ontwerp Bestemmingsplan.

12. Geluidsrapportage met opgave van de aantallen voertuigen

12 a. Constateringen verkeersopgave

Het geluidsrapport in het Ontwerp Bestemmingsplan bevat een overzicht van de te verwachten aantallen voertuigen die het nieuwe tracé op diverse wegvlakken zullen gaan verschijnen.

Hier zijn m.b.t. de aantallen voertuigen duidelijk aanwijsbare fouten gemaakt.

Deze fouten hebben zware gevolgen voor de rapportage op de Hollandbaan.

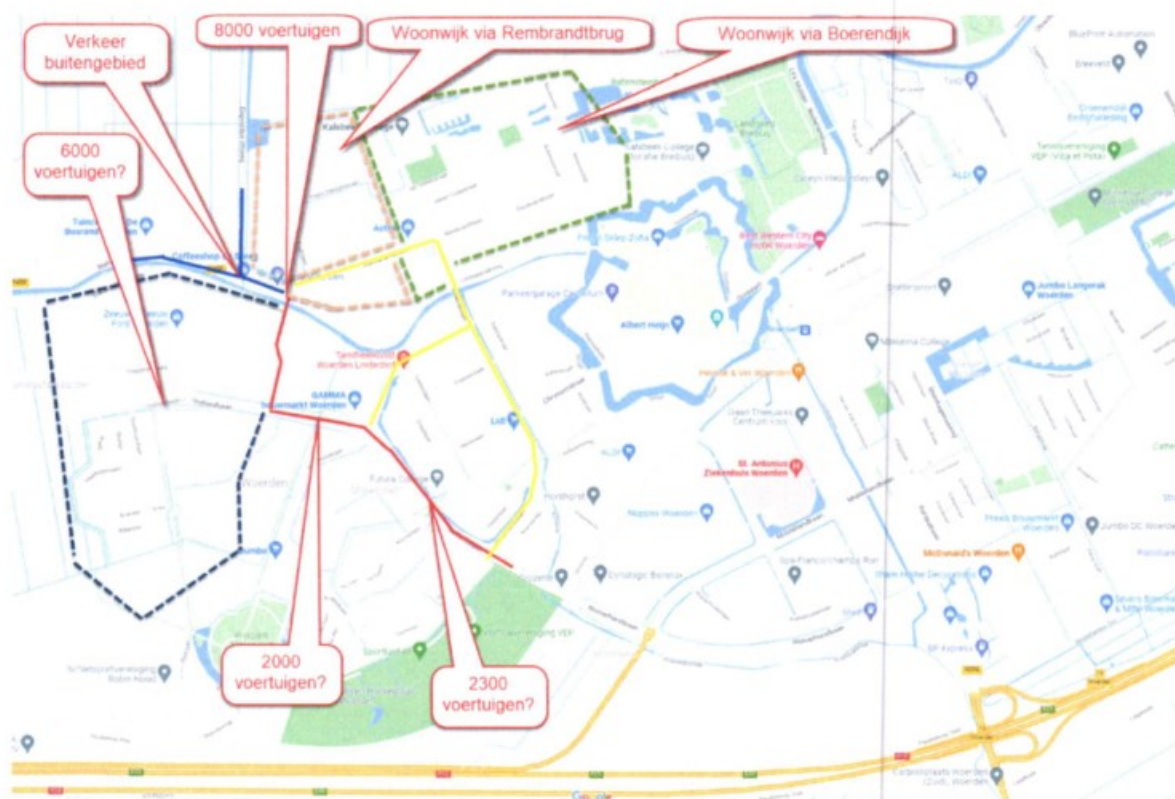
Onze constatering is als volgt:

- De Rembrandtbrug zal in 2034 het aantal van pakweg 8000 voertuigen te verwerken krijgen, zowel opkomend als afgaand verkeer bij elkaar geteld.
- Het wegvak rotonde Kuipersweg richting Molenvlietbaan telt daarvan nog maar 2000 voertuigen.

Tussen punt a en punt b zal maar liefst 3 / 4 van alle voertuigen van de Rembrandtbrug de Hollandbaan (eind van de straat linksaf) niet bereiken.

Als voormalig Zegvelder kan Patrick v.d. Hoeven aangeven dat dit absoluut niet strookt met de realiteit. Het roept de vraag op of deze aantallen wel juist zijn.

Onderstaand schema geeft een beeld van de situatie.



Zoals eerder gemeld, er gaan 8000 voertuigen over de Rembrandtbrug.

Volgens het Ontwerp Bestemmingsplan gaan elke dag 3 / 4 oftewel 6000 voertuigen als vertrek of eindbestemming naar het industrieterrein of het noordelijke deel van de woonwijk Molenvliet. Een ronduit belachelijk geschetste situatie.

Onze inschatting is dat juist 6000 tot 7000 voertuigen WEL over de Hollandbaan zullen gaan, op zoek naar de rijksweg A12 danwel het overige deel van Gemeente Woerden.

Vanuit deze conclusie kan ook worden gesteld dat het wegvak van de Hollandbaan tussen de Molenvlietbaan en de Waardsebaan ook geheel onjuist wordt ingeschat. Daar zijn 2300 voertuigen genoemd waar dit ons inziens met minimaal 4000 moet worden verhoogd.

Een detail uit deze situatie is opvallend. Er zijn 8000 voertuigen die over de Rembrandtbrug gaan, gevolgd door 2000 op het eerste wegvak Hollandbaan en daarna 2300 op het tweede wegvak Hollandbaan.

Waar komen ineens die 300 extra voertuigen vandaan?

De vraag ligt hoe dit door de Rembrandtbrug kan zijn veroorzaakt.

Stel dat de algemene verkeersgroei hier de oorzaak van is, dan kan het getal van 8000 van de Rembrandtbrug ook ter discussie worden gesteld.

De berekeningenstaat van Provincie Utrecht bevestigt dit gat van 4000 voertuigen.

Op bladzijde 14 in Bijlage IV is een staatje te zien van de aantallen voertuigen.

Op bladzijde 15 de bijbehorende tekening.

Wegvak 4 geeft 7565 voertuigen aan.

Wegvak 5 geeft 1533 voertuigen aan, beide jaartallen van elkaar afgetrokken.

Wegvak 6 geeft 2075 voertuigen aan, beide jaartallen van elkaar afgetrokken.

Totaal generaal ontbreken er 3957 voertuigen, meer dan 50%.

De Touwslagersweg en de Kuipersweg kunnen nog wel iets van verkeer verwerken, maar nooit in deze aantallen.

In de beeldvorming speelt de huidige drukte op de Rembrandtlaan een grote rol.

Patrick v.d. Hoeven rijdt dit wegvak elke dag.

De filevorming en drukte aan verkeer op de Rembrandtlaan is voor vrijwel 100% te wijten is aan verkeer dat van buiten Woerden komt of gaat uit de richting van Zegveld en Nieuwerbrug. De Schilderswijk zoekt de binnendoorwegen op om bij Tournoyveld op de rotonde te komen, zij krijgen daarmee voorrang op de grote stroom van buitenaf.

Het buitengebied dat de snelweg zoekt of een bestemming heeft in Woerden, heeft geen andere keuze dan via de Rembrandtlaan te rijden.

In hetzelfde staatje van de verkeerstellingen, is te zien dat Rembrandtlaan nabij de rotonde Rembrandtbrug zelfs 1000 voertuigen extra gaat krijgen ten opzichte van het huidige gebruik.

Dit gaat tegen alle logica in.

Wordt er vanuit gegaan dat de zojuist opgeknapte Boerendijk helemaal dicht gaat?

Of dat er zware verkeersremmende maatregelen genomen gaan worden?

Zo lang de Boerendijk blijft zoals deze nu is, is te verwachten dat minstens de helft van het verkeer vanuit de woonwijken gewoon dezelfde route blijft hanteren.

De dakpannenfabriek zal het uitrijdende verkeer niet over de Rembrandtbrug sturen. Dat vervolgt haar weg via de uitstekend opgewaardeerde Boerendijk.

Het gat van 4000 ontbrekende voertuigbewegingen maakt de verkeerstelling en het daarbij behorende geluidsrapport volstrekt ongeloofwaardig en dient op basis van bovengenoemde argumenten te worden verworpen.

12 b. Gevolgen van foutieve verkeersaantallen

Bovengenoemde wijzigingen hebben ingrijpende gevolgen met betrekking tot de geluidsberekeningen. Het aantal woningen die in het rapport zijn betrokken, zal moeten worden uitgebreid met extra woningen die met de juiste getallen binnen deze problematiek gaan vallen.

Daarbij zijn de genoemde maatregelen voor de reeds benoemde woningen aantoonbaar onjuist en daarmee onvoldoende.

De aantoonbare rekenfout van het aantal voertuigen, roept de vraag op of de genoemde 8000 voertuigen wel correct zijn. Het zou ook wel eens aanmerkelijk hoger kunnen uitvallen. Net als bij het onderwerp geluid, is verkeersintensiteit en de gevolgen van verkeersmaatregelen een ingewikkeld vraagstuk dat regelmatig deskundigen voor verrassingen stelt. Verkeer is soms net als water, het loopt overal naar toe en soms loopt het onverwacht in dezelfde stroom. Voor dit onderwerp kunnen we stellen dat vrijwel geen van de aanwezige ondernemers op Industrierrein Barwoutswaarder zich deskundig zal achten te zijn. Idem voor de gemiddelde burger. In deze situatie werpt Gemeente Woerden zich op als deskundig en adviserend, terwijl zij tevens opdrachtgever is in het realiseren van project Rembrandtbrug. Het is bij uitstek een gebied waar de deskundigheid van een onafhankelijke partij is vereist voor het verkrijgen van draagvlak. Gemeente Woerden heeft verzaakt dit te doen.

Gedurende de afgelopen 10 jaar zijn bewoners aan de Hollandbaan regelmatig de dupe van verkeersdrukke. Gemeente Woerden heeft in 2019 gemeend het wegvak tussen Molenvlietbaan en het kruispunt bij de Waardsebaan grondig te verbeteren. Echter, buiten alle beloftes om, is de geluidsdruk daar juist toegenomen in plaats van verminderd. Wetende dat Rondweg West veel te lang op zich laat wachten, is dit voor de aanwonenden een zure constatering die als zeer onrechtvaardig wordt ervaren. De kranten staan er vol van. De druk op het geaccepteerd krijgen van de geluidsbelasting is een pijnpunt in het dossier voor Gemeente Woerden. De bovengenoemde constatering van een te kleine opname van het aantal voertuigbewegingen kan hiervan niet los worden gezien. Het geluidsrapport inclusief de bijbehorende verkeerstelling dient op basis van bovengenoemde argumenten te worden verworpen.

13. Toekomstige situatie Gezoned Industrierrein Barwoutswaarder

Gegeven de argumenten in de punten 10, 11 en 12 van dit bezwaar, roept dit de vraag op welke situatie er gaat ontstaan voor elk van de aanwezige bedrijven op industrierrein Barwoutswaarder. De Rembrandtbrug gaat beslag leggen op reeds beperkt aanwezige geluidsruimte. Zoveel zelfs, dat Patrick v.d. Hoeven dezelfde bouwaanvraag en aanvraag van Activiteitenbesluit anno 2023 niet meer vergund kan krijgen, waar deze in 2019 tot 2021 nog wel vergund is geweest. Dit standpunt valt te verdedigen totdat het tegendeel bewezen is.

Hier is sprake van waardederving van elk perceel van de ondernemers op Industrierrein Barwoutswaarder. Het mogen produceren van geluid is van invloed op de waardebeoordeling van industriegebied.

Gemeente Woerden heeft verzaakt hierover duidelijkheid te geven, vóórdat het Ontwerp Bestemmingsplan werd ingediend.

Om deze reden dient het Ontwerp Bestemmingsplan per direct te worden ingetrokken, omdat zelfs een nieuwe aanvraag van een Activiteitenbesluit nu al rekening zou moeten houden met het nieuwe bestemmingsplan. Dit barricadeert elke mogelijke aanvraag van alle ondernemingen op het industrierrein Barwoutswaarder. Zelfs een herwaardering op basis van hetzelfde gebruik kan nu een negatief saldo opleveren, waar deze zonder het Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug positief zal zijn.

14. Fouten in het wegtracé

Onderzoek in het wegtracé levert een aantal aandachtspunten op. Hier volgt een overzicht.

14 a. Openstaande bruggen wordt 75% meer

Met grote regelmaat, zeker in het zomerseizoen, wordt Blokhuisbrug open gezet ten behoeve van de passerende vaartuigen. In drukke tijden is dat elke 15 minuten één maal.

Zodra het boten zijn van wat grotere hoogte, duurt zo iets een volle 5 minuten. Het gevolg is dat zich regelmatig een file auto's opbouwt tot voorbij de Vincent van Goghlaan.

De Rembrandtbrug wordt 50 cm. hoger gelegd, hetgeen 25% besparing geeft op het openen van de brug, zoals aangegeven in het Ontwerp Bestemmingsplan. Maar nog steeds zal 75% van de vaartuigen de brug open willen hebben.

Deze brug zal echter niet tegelijkertijd worden geopend met Blokhuisbrug, aangezien voor beide bruggen de verkeerssituatie toerijkend moet zijn voordat de brug daar open gaat en het aanbod van vaartuigen op beide bruggen afwijkend zal zijn.

Gevolg is dat het openen van Blokhuisbrug, de Rembrandtbrug zal vol staan met voertuigen. Direct gevolgd door het openen van de Rembrandtbrug ingeval een vaartuig vanaf Woerdense Verlaat richting Woerden wil.

Idem geldt, dat Blokhuisbrug vol voertuigen zal staan zodra de Rembrandtbrug open zal zijn.

De Rembrandtlaan komt eveneens vast te staan, als voertuigen vanaf de Rembrandtlaan over de Rembrandtbrug willen rijden. Verkeer vanaf Woerden naar Zegveld staat hier in een mum van tijd wederom vast.

De twee bruggen liggen helaas erg dicht bij elkaar, waardoor het optreden van files op wegvak Leidsestraatweg bij het Esso station voor beide bruggen het geval zal zijn.

In het hoogzomer seizoen zullen de openstaande bruggen elkaar negatief beïnvloeden, waardoor bereikbaarheid van Zegveld en Rietveld onder druk zal komen te staan.

In het Ontwerp Bestemmingsplan wordt hier in zijn geheel niet op ingegaan.

Dergelijk oponthoud zal verstrend werken voor de hulpdiensten die daarmee de benodigde aanrijtijden niet zullen halen.

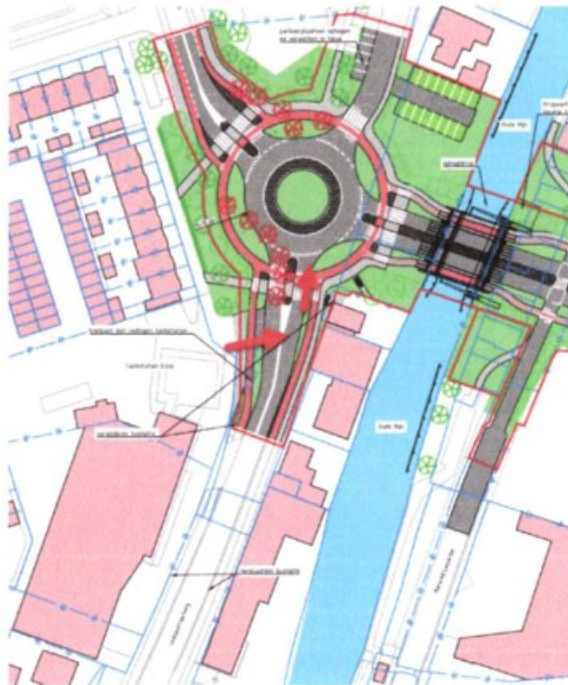
Wat ook in het nadeel van de Rembrandtbrug geldt, is dat de afhankelijkheid van Zegveld en Rietveld ten aanzien van Blokhuisbrug niet wordt verbeterd.

Bij de renovatie van Blokhuisbrug in 2020 is gebleken hoe omslachtig de verkeersbewegingen van en naar Zegveld gaan worden. De bevolking van Zegveld is volledig georiënteerd op Woerden.

Een tweede brug over de Oude Rijn ter hoogte van Rondweg West maakt aan deze gebrekkige situatie een einde, waar de Rembrandtbrug variant dat niet doet en zelfs de situatie verergerd.

14 b. Esso tankstation Leidsestraatweg

Er zijn diverse knelpunten in de situatie ten aanzien van het Esso tankstation.



Met name de uitrit aan de zijde van de rotonde is een probleem. Er dient vrachtverkeer in alswel uit te kunnen draaien. Dat is in de nieuwe situatie een onmogelijke opgave.

De verkeersdruppel in combinatie met het voetgangersoversteekplaats maakt het gebruik van de inrit volledig onmogelijk vanwege gebrek aan ruimte.

In de huidige situatie gaat het uitgaande vrachtverkeer alleen maar in de richting van de Rembrandtlaan, omdat richting Blokhuisbrug deze inrit al te krap blijkt te zijn.

Een inrijdende vrachtwagen afkomstig vanaf de Rembrandtlaan heeft in de huidige situatie vaak de tegenovergestelde rijstrook nodig om de draai te maken.

De rotonde is te dicht op de inrit gesitueerd.

Er dient aandacht te zijn voor de bevoorrading van het tankstation. De brandstof wordt aangeleverd door een volwaardige trekker/oplegger combinatie die op het terrein moeten kunnen lossen.

In de huidige situatie hebben vrachtwagens die willen tanken, geen last van de leverende brandstofvrachtwagen die in alle rust haar brandstof overpompt.

Het terrein van het tankstation wordt verkleind ten gunste van de nieuwe situatie.

De lossende vrachtwagen wordt aanmerkelijk verschoven naar het tankstation toe.

De vraag is gerechtvaardigd of grotere bestelwagens of kleine vrachtwagens daar nog wel kunnen tanken zodra de leverende brandstofvrachtwagen daar staat te lossen.

Patrick v.d. Hoeven weet hoe krap en onoverzichtelijk het daar in de huidige situatie is. Op dit moment past het allemaal zonder daadwerkelijke problemen. Hij spreekt uit jarenlange ervaring aangezien deze meer dan tien jaar lang zijn volledige wagenpark daar heeft afgetankt.

Met enig geduld wordt alles opgelost.

De nieuwe inrit gaan knellen en kost het tankstation het bezoek van bestelwagens en vrachtwagens.

De drukte op dat wegvak van de Leidsestraatweg zal aanmerkelijk toenemen. Het openen van beide bruggen voor de vaartuigen zoals genoemd in punt 14a. geeft dit wegvak een zeer druk verkeersbeeld. De aanwezigheid van een rotonde met overstekende voetgangers en fietsers dat allemaal in verschillende richtingen een beweging maakt, geeft zelfs een chaotisch verkeersbeeld. Een vrachtwagenchauffeur die vanaf het tankstation de weg op wil draaien, komt ogen en oren tekort. Overal gebeurt er wel iets.

Voor een onbekende chauffeur in deze omgeving werkt de de nieuwe situatie enorm verstorend. Als een chauffeur vanaf Woerden komt, wil tanken en ontdekt dat het tankstation voor hem niet bruikbaar is, of hem vanwege de drukte net voorbij rijdt, zal deze tot aan Bodegraven moeten rijden alvorens om te kunnen keren.

Of, als hij geluk heeft, zal dat in Zegveld op het industrieterrein kunnen zijn.

De dichtsbijzijnde tankstations zijn in Bodegraven of in Nieuwkoop danwel Mijdrecht.

In Zegveld omkeren en terug gaan naar een ander tankstation in Woerden is ingeval van nood de enige oplossing.

De bestemming van het tankstation en de daarachter gelegen bedrijfshal heeft de bestemmingscategorie Detailhandel.

Dit maakt de situatie nijpender omdat alle genoemde verkeersbeperkingen ook van toepassing zijn op het vrachtverkeer dat achter de bedrijfshal moet kunnen laden en lossen.

De (toekomstige) waarde van het gehele perceel wordt door deze beperking ernstige schade toegebracht.

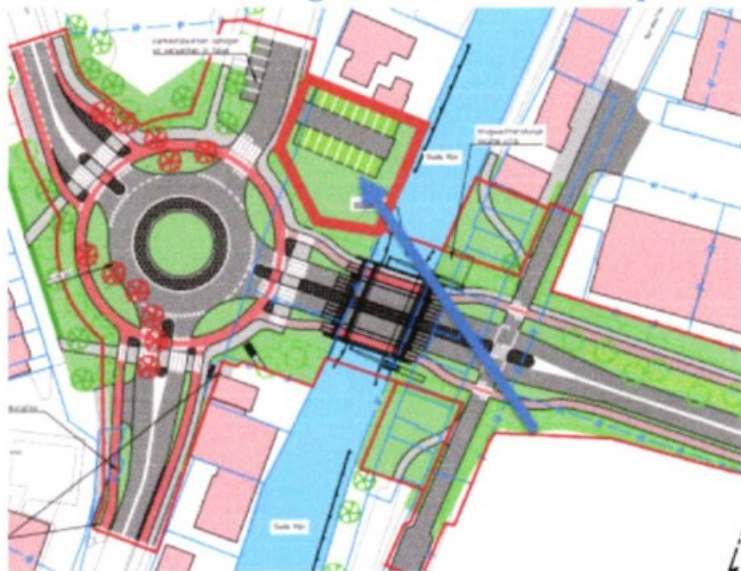
14 c. Rotonde, belastend voor de woningen aan de Rembrandtlaan

De rotonde op de Rembrandtlaan / Leidsestraatweg wordt vanwege de brughoogte als een verhoogd platform aangebracht. Er wordt nergens genoemd dat het gevolg is dat koplampen direct de woonkamers in zullen schijnen, juist vanwege deze verhoging. Maatregelen hieromtrent zijn geboden.

De noodzaak voor deze verhoging is in een laat stadium in het project ontdekt en aangepast. Het geluid op de brug en de rotonde zal over een langere afstand gedragen worden.

Het roept de vraag op of de geluidsberekeningen zijn herzien op deze nieuwe situatie.

14 d. Het dubbel uitgeven van de nieuwe parkeerplaats



De Rehoboth kerk heeft behoefte aan parkeerruimte van personenwagens.

In het Ontwerp Bestemmingsplan wordt hiervoor compensatie aangeboden tegenover de Leidsestraatweg.

Echter in de inspraakprocedure Voorontwerp Bestemmingsplan wordt aangegeven dat de nieuwe Rembrandtbrug ten koste zal gaan van oppervlaktewater capaciteit. Ter compensatie wordt aangegeven dat het parkeerterrein mogelijk zal worden omgezet in oppervlaktewater indien dat nodig blijkt.

Er zal mogelijk voor de Rehoboth kerk een teleurstelling ontstaan.

Het Ontwerp Bestemmingsplan is onvoldoende uitgewerkt en biedt onvoldoende zekerheid op dit punt.

14 e. Geluidsbelasting ten aanzien van diverse woningen Leidsestraatweg en Barwoutswaarder

Het geluidsrapport maakt melding van verkeersbewegingen, terwijl de woningen al onderhevig zijn aan industriegeluid. Dit is reeds genoemd onder punt 11 van dit bezwaar.

14 f. Verlies van 10 parkeerplaatsen Barwoutswaarder 3v



Ter hoogte van Barwoutswaarder 3v zal vanwege het ontstane talud naar de Rembrandtbrug een 10 tal parkeerplaatsen voor personenauto's verliezen. Deze worden niet gecompenseerd.

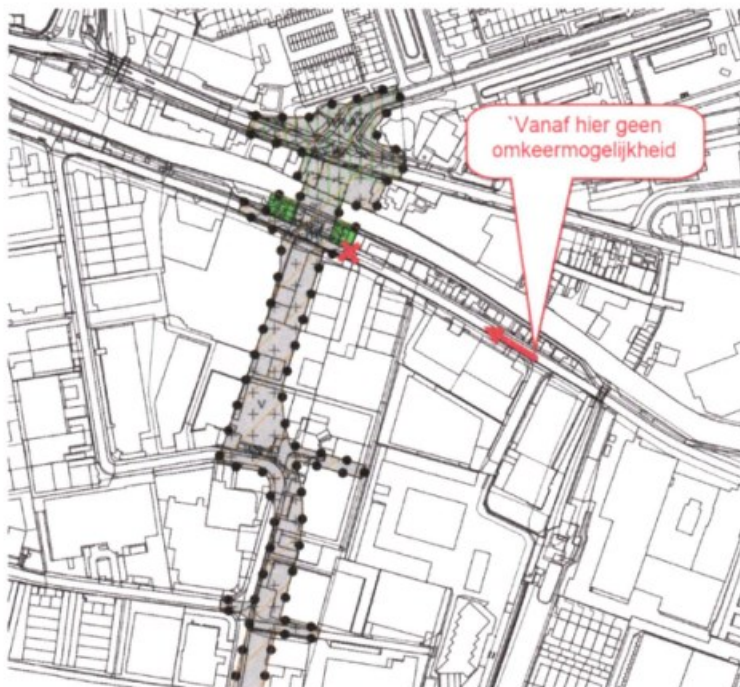
Er is in het plan geen onderzoek gedaan of de bedrijfspanden met het verlies van 10 parkeerplaatsen nog wel voldoen aan de parkeernorm.

Gezien het parkeerbeleid van Gemeente Woerden op industrieterrein Barwoutswaarder is dit onwenselijk.

14 g. Doodlopende weg Barwoutswaarder ter hoogte nummer 3

De zuidzijde van de openbare weg Barwoutswaarder is industrie met daaraan gelegen bedrijfspanden. Er zijn daar diverse laad- en losadressen te vinden dat voor vrachtverkeer bereikbaar moet zijn.

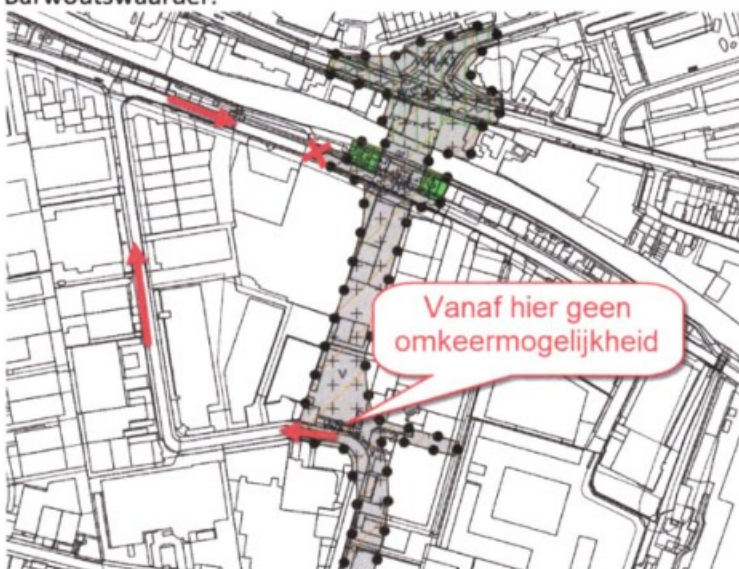
Ten aanzien van Barwoutswaarder 3 is er vanaf de Pijpenmakersweg een doodlopende weg ontstaan, waar vrachtverkeer geen omkeermogelijkheid heeft, behoudens het ongevraagd inrijden van een private inrit.



Het Ontwerp Bestemmingsplan laat een tekening zien, waarbij het voor een vrachtwagen met oplegger of aanhanger onmogelijk is om vooruit aan te komen rijden, om daarna achteruit Barwoutswaarder 3 in te steken waar zich een reeks van 9 bedrijfspanden bevinden. De vrachtwagen komt met de achterkant niet ver genoeg voorbij de inrit. Dit maakt Barwoutswaarder 3 met al haar aanwezige ondernemingen tot een onmogelijk losadres voor lang vrachtverkeer. Deze situatie dwingt een chauffeur om achteruit over een met fietsers aanwezige straat te rijden om via de Pijpenmakersweg om te kunnen keren. Deze situatie is uitermate onwenselijk en gevaarlijk.

14h. Doodlopende weg Barwoutswaarder ter hoogte nummer 11

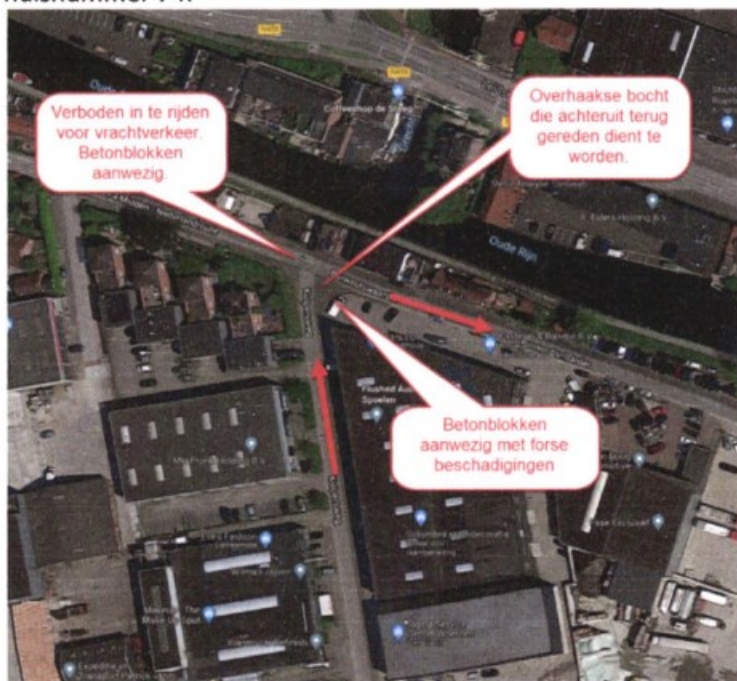
Hetzelfde doet zich in sterkere mate voor aan de westzijde van de Rembrandtbrug op de Barwoutswaarder.



Ter hoogte van nummer 7 loopt de straat dood, terwijl er tientallen bedrijven aanwezig zijn op de Kuipersweg en de Barwoutswaarder 7 tot en met 15.

Het omkeren van vrachtverkeer dient te gebeuren zonder ongevraagd gebruik te moeten maken van privaat terrein.

Het omdraaien van vrachtverkeer is op de kruising Barwoutswaarder / Kuipersweg niet mogelijk, aangezien er blokken zijn aangebracht om vrachtverkeer te weren op Barwoutswaarder vanaf huisnummer 74.



Er ligt een permanent verbod voor vrachtverkeer om in westelijke richting Barwoutswaarder in te rijden.

Een vrachtwagen dat haar lading moet lossen op Barwoutswaarder 11, zal volledig achteruit moeten rijden tot aan Kuipersweg 19. Inacht genomen dat 95% van de vrachtwagens links gestuurd zijn, houdt in dat achteruit rijden in beide bochten via de "blinde hoek" moet gebeuren. De chauffeur heeft de binnenbocht niet aan de stuurzijde zitten en verliest daarmee een groot deel van het overzicht. Ongeveer 30% van de chauffeurs op de weg is hiertoe niet in staat dit vlekkeloos te doen. Zijn de twee bochten achteruit genomen, dan moet de vrachtwagen achteruit de nieuwe weg op waar per etmaal 8000 voertuigen voorbij komen.

Gezien de hoeveelheid ondernemingen die daar zitten, is niet uitgesloten dat diverse vrachtwagens elkaar tegelijkertijd gaan ontmoeten in dezelfde situatie, wat de complexiteit vergroot.

Het achteruit rijden over de Barwoutswaarder is gezien het aantal fietsers op hetzelfde wegvak gevaarlijk en onwenselijk.

Bovengenoemde situatie moet als een fuik worden gezien. Vooruit gaat, achteruit niet.

14 i. Onnodige nieuwe uitrit Gemeentewerf Woerden.

De situatie is reeds genoemd onder punt 9.

14 j. Kabels en leidingen

Het wegvak van de huidige Kuipersweg 31 tot en met 41 wordt in zijn geheel verplaatst naar oostelijke richting.

Een onderwerp dat in zijn geheel niet is genoemd in het Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug, is de aanwezigheid van kabels en leidingen. Onder de rijstroken van dit wegvak mogen diverse categorieën kabels niet aanwezig zijn.

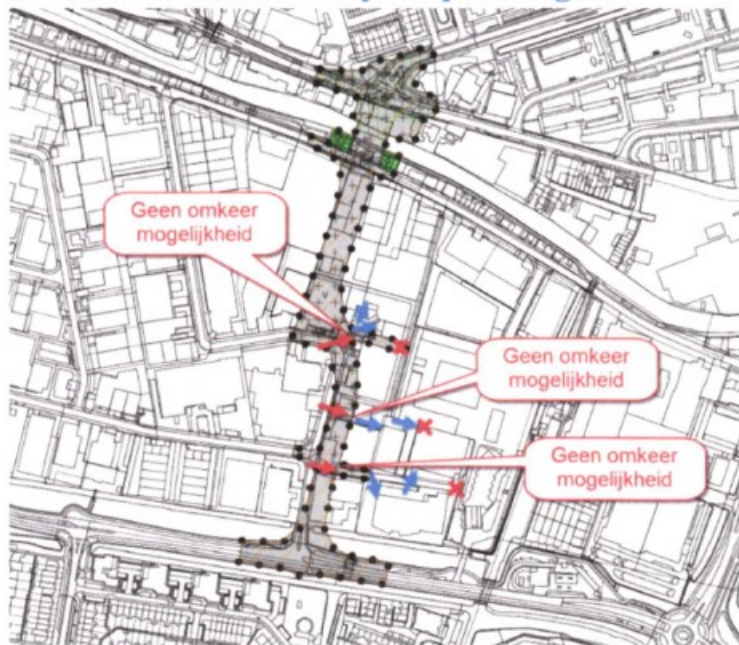
Het ontwerp zoals deze nu ligt, zal een verplaatsing van leidingen en kabels vereisen, dat een extra kostenpost tot gevolg heeft.

PA

Gezien het gebruik van deze kabels met de voor industrieel gebruik van de aanwezige panden en de energievoorziening van wijk Molenvliet, moet Gemeente Woerden de garantie blijven geven op de te leveren capaciteiten van al deze leidingen. Er zullen hoge capaciteit noodvoorzieningen moeten worden getroffen.

De aandacht hiervoor ontbreekt, terwijl dit grote gevolgen heeft voor de kostenontwikkeling.

14 k. Laden en lossen op Kuipersweg 25



Voor vrachtverkeer dat wil lossen op de verzameling van bedrijven op Kuipersweg 25, is het onmogelijk om op de aanwezige ruimte te keren.

Dit heeft tot gevolg dat elke vrachtwagen op de drukke weg achteruit dient te manoeuvreren in of uit dit straatgedeelte.

Dit is een onacceptabele situatie op een hoofdontsluitingsweg als deze.

14 l. Laden en lossen Twinsport



Het Ontwerp Bestemmingsplan maakt duidelijk dat Twinsport het kantoor zal gaan verliezen. De bestaande 2 opslaghallen achter dit kantoor maken echter gebruik van een inrit ten noorden van het huidige kantoor. Bevoorrading is onmogelijk via de Touwslagersweg.

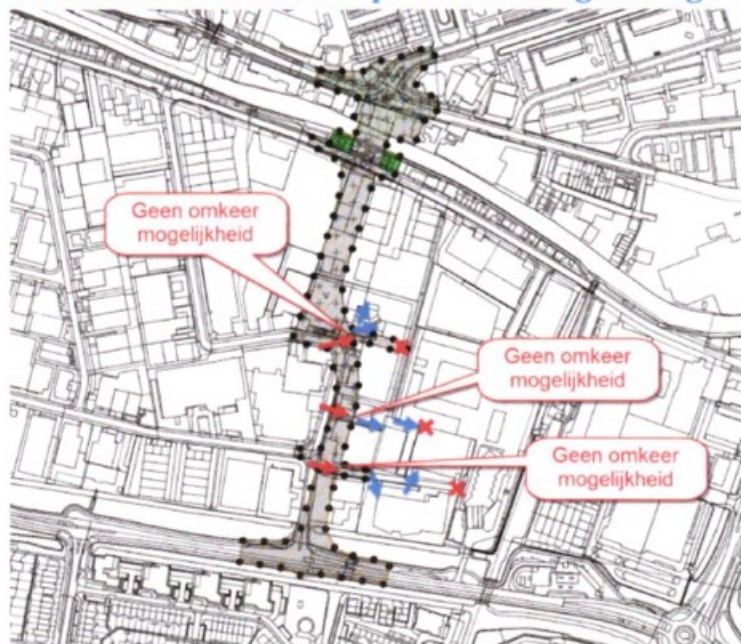
In het Ontwerp Bestemmingsplan is deze inrit in haar totaliteit verdwenen!

In de situatie 2020 is het zo dat grotere vrachtwagens achteruit de inrit in draaien om de opslaghallen te bereiken. Een omkeermogelijkheid is op het huidige terrein niet aanwezig. Evenals bij het voorgaande genoemde punt is ook hier sprake van dat straks op de veel drukker weg nog steeds achteruit moet worden ingedraaid door het vrachtverkeer.

De inrit is op het Ontwerp Bestemmingsplan volledig geschrapt. Het plan voorziet niet in een bruikbare oplossing.

Indien in de toekomstige situatie geen omkeermogelijkheden worden aangeboden, moet er van worden uitgegaan dat deze bedrijfshallen alleen maar kunnen worden bevoorradt middels achteruit instekende vrachtwagens. Hierdoor ontstaat dezelfde problematiek als genoemd onder 14k.

14 m. Laden en lossen op de Touwslagersweg ten oosten van de Kuipersweg



De huidige situatie is reeds knellend.

Reeds jaren geleden heeft Gemeente Woerden daarom de toegang tot de Gemeentewerf voor de vuilstort weggehaald. De situatie liet dat niet langer meer toe.

Renault garage Hans Jongerius ontvangt regelmatig onderdelen en nieuwe voertuigen. Deze vrachtwagens kunnen met moeite achteruit de Touwslagersweg indraaien. De weg is daar smal, een omkeermogelijkheid voor vrachtwagens is daar in zijn geheel niet aanwezig en zodra een personenwagen er uit wil terwijl een vrachtwagen er in wil, staat de boel vast. Het probleem is er ook gedurende de losperiode van een vrachtwagen.

Dat wegvak wordt dan ook vaak vermeden door de chauffeurs van de grootste vrachtwagencombinaties. Die maken gebruik van de Kuipersweg danwel de Touwslagersweg westzijde om de vrachtwagen te lossen en de lading naar de eindbestemming te brengen.

De weinige drukte van de Kuipersweg laat dit anno 2021 allemaal toe.

In de nieuwe situatie wordt dit onmogelijk gemaakt.

Bedrijven moeten de mogelijkheid tot het ontvangen van vrachtverkeer wel blijven behouden, het is daar industriegebied.

14 n. Inrit Peugeotgarage Van Vliet vervallen

Het op en afrijden van personenwagens en het laden en lossen van vrachtwagens kan op dit moment alleen maar via de inrit aan de Kuipersweg. De inrit van Peugeot garage Van Vliet aan de Kuipersweg is komen te vervallen in het Ontwerp Bestemmingsplan.

In het Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug is geen oplossing aangebracht.

14 o. Onoverzichtelijke situatie vanwege fietspad en groenstrook

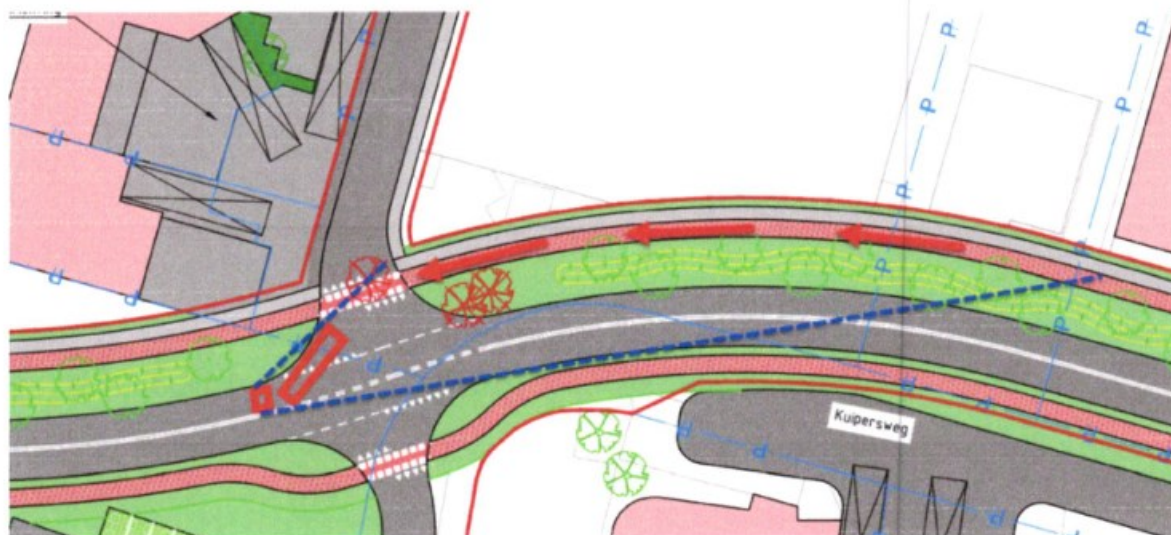
In voorgaande punten is genoemd dat een aantal bedrijven alleen door vrachtverkeer te benaderen is, door achteruit de inrit of wegvak in te steken.

Het toevoegen van een groene strook tussen de rijbaan en het fietspad maakt het voor de vrachtwagenchauffeur niet overzichtelijker op.

Onderstaand schematische weergave laat zien hoe dit in de praktijk gaat. Een strook van tientallen meters valt buiten het zichtbereik van de chauffeur. Fietsers hebben voorrang in deze situatie en zullen dat ook gewoon doen, ongeacht de dode hoeken waar de chauffeur mee belast is en het gevaar dat (brom)fietsers zelf lopen.

Patrick v.d. Hoeven kan spreken uit eigen ervaring, met de vele miljoenen gereden kilometers in zijn onderneming.

Dit zijn situaties die gevaarlijk en onwenselijk zijn.



14 p. Anker Kaas / A-Ware Tapas, laaddocks onvoldoende bereikbaar

Patrick v.d. Hoeven heeft onvoldoende zicht op de communicatie die tussen de projectleider van Rembrandtbrug en Anker Kaas / A-Ware Tapas heeft plaatsgevonden.

Al in een vroeg stadium is het besluit gevallen op het Oostelijke tracé.

Blijkbaar is het overleg ook daarbij gebleven, want A-Ware Tapas kan op de beperkte ruimte die nu te zien is op het Ontwerp Bestemmingsplan erg moeizaam een volledige vrachtwagencombinatie voor de laaddocks parkeren. Indien er al ééntje staat en er een tweede bij komt, wordt de situatie compleet onmogelijk. Zodra een derde zich aandient, staat de boel vast.

Gesteld dat "verkeersdeskundigen" een bijdrage hebben geleverd op dit punt, dan kan aan de kwaliteit hiervan getwijfeld worden.

Anker Kaas / A-Ware Tapas zal de mogelijkheid geboden moeten worden om van haar huidige laad- en loscapaciteit gebruik te kunnen maken zoals nu ook het geval is.

In dit kader valt Patrick v.d. Hoeven iets op.

- A-Ware Tapas krijgt een speciale behandeling. Omwille van het niet doorkruisen van de hoeveelheid verkeer op het nieuwe wegvak, is er een extra rijstrook gemaakt om de laaddocks te kunnen bereiken zonder de weg te belasten. Het gehele tracé wordt speciaal hiervoor verschoven in oostelijke richting met een onwaarschijnlijk grote impact.
- Op 3 punten vrijwel recht tegenover A-Ware, wordt dat juist niet gedaan. Daar dient het vrachtverkeer zich regelmatig achteruitrijdend over de nieuwe rijstroken naar de bedrijven toe te bewegen.

Blijkbaar heeft het bezoek aan A-Ware Tapas enorme indruk gemaakt en dient deze ondernemer met groots respect en ontzag te worden behandeld.

Hier wordt met twee maten gemeten en niet consequent met de gedachte omgegaan dat het primair gaat om een drukke hoofdontsluitingsweg waar achteruit inrijdend of uitrijdend verkeer moet worden tegengegaan.

Daarbij moet de vraag worden gesteld wat de gevolgen zijn voor lokaal ondernemerschap. A-Ware Tapas huurt haar werknemers in vanuit een grote omtrek in de regio en is qua dienstverlening geen toegevoegde waarde in Woerden. Bij de bedrijven aan de overzijde is sprake van werk en dienstverlening dat lokaal wordt besteed, waarmee de waarde voor Gemeente Woerden veel groter is. De afhankelijkheid van deze ondernemers omtrent hun lokatie is erg groot. Maar zij zijn klein en A-Ware Tapas is groot.

15. Voldoende show-stoppers

Uit bovenstaande opsomming wordt duidelijk dat de ondernemers aan de Kuipersweg 1 t/m 17 en lager samen met de ondernemers aan de Barwoutswaarder oost en west van de brug worden afgesneden van vrachtverkeer. Er is sprake van onbereikbare laad/losadressen langs de Kuipersweg 25 en hoger.

Een aantal van deze situaties zijn in elk van de genoemde tracées van toepassing. Dit was al het geval in het tracé van augustus 2019, met elke variant dat daarna is bedacht of overwogen.

Het verbaast Patrick v.d. Hoeven dan ook dat dit niet eerder is opgemerkt, waar dat wel het geval had moeten zijn.

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

Dit geeft ook aan dat de werkwijze van de externe partijen in combinatie met overleg met Gemeente Woerden, niet vruchtbaar is gebleken.

Ofwel de externe partijen hebben dit geheim gehouden ter wille van het doorgaan van de voorbereidingswerkzaamheden (direct eigen financieel belang), ofwel Gemeente Woerden heeft uit politieke overwegingen niet aangedurft de knoop door te hakken.

Een derde mogelijkheid is gebrek aan deskundigheid, maar het lijkt Patrick v.d. Hoeven onwaarschijnlijk dat Gemeente Woerden het project in handen heeft gegeven van amateurs zonder daar zelf op toe te zien.

Wel had tijdig ingrijpen veel onzekerheid, tijd en geld bespaart, waar Gemeente Woerden groots belang heeft om zuinig te zijn met haar centen gezien de financiële situatie van Gemeente Woerden.

16. Beschadiging acceptatie van het industrieterrein Barwoutswaarder in haar omgeving

Patrick v.d. Hoeven verwijt de Gemeente Woerden van uitermate onzorgvuldig handelen als het gaat om het afwegen van belangen.

Het Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug geeft veel maatschappelijke reuring. De verhouding tussen de ondernemers en de bewoners van de woonwijken komt flink onder druk te staan.

De aanpassing van de kruising met de Waardsebaan is al eerder niet tot een verbetering gekomen qua geluidsbelasting en zet de bewoners langs de Hollandbaan op scherp.

Dit houdt in dat bewoners zich al uitten tegen de bedrijven die op het industrieterrein aanwezig zijn, terwijl diezelfde ondernemers haar uiterste best doen om aan alle verwachtingen te voldoen.

De discussie omtrent de Rembrandtbrug werkt polariserend.

De ondernemers staan in deze kwestie met de rug tegen de muur. Het gehele industrieterrein Barwoutswaarder, de woonwijk Molenvliet en het industrieterrein nabij Verweij Houttechiek is van haar ontsluiting 100% afhankelijk van de Hollandbaan. Tenzij de Boerendijk daarvoor nog ruimte biedt, maar dat is in deze discussie geen serieuze optie. De nieuwe Rembrandtbrug biedt geen verlichting. Verkeer dat in de huidige situatie vanaf het industriegebied naar de Leidsestraatweg zal gaan, raakt niet het wegvak Hollandbaan vanaf Molenvlietbaan tot aan Waardsebaan.

De problematiek wordt vergroot door het uitblijven van Rondweg West. De politieke historie valt de burger niet meer uit te leggen en draagt op negatieve wijze bij aan de situatie. Gemeente Woerden richt zich nu volledig op de Rembrandtbrug. In alle bezwaren wordt de optie en zelfs de gedachte van Rondweg West volledig terzijde geschoven als niet terzake doende.

Patrick v.d. Hoeven neemt het Gemeente Woerden uitermate kwalijk dat de maatschappelijke discussie vanwege de Rembrandtbrug plotseling een focus krijgt omtrent het gebruik van het bestaande industriegebied.

In alle communicatie met betrekking tot het verkrijgen van de vergunningen van Patrick v.d. Hoeven aan de Barwoutswaarder, heeft Patrick v.d. Hoeven laten zien een maatschappelijk betrokken ondernemer te zijn, rekening houdend met zijn omgeving om niemand tot last te zijn. Er wordt zwaar geïnvesteerd in de modernste vrachtwagens, omdat qua milieu en geluid deze aanzienlijk zijn verbeterd. De klanten vereisen dat, maar ook het gebruik op de weg maakt dit noodzakelijk. De goodwill die hiermee is opgebouwd, wordt ongevraagd omgedraaid in een discussie waar Patrick v.d. Hoeven de zogenaamde veroorzaker zou zijn van geluidsoverlast op de Hollandbaan. Behalve Patrick v.d. Hoeven, raakt de toonzetting alle aanwezige ondernemers op het industrieterrein.

17. Te verwachten wetswijziging Wet Ruimtelijke Ordening

Medio juni 2022 wordt een nieuwe wetgeving verwacht met betrekking tot de wijze waarop vergunningen worden verstrekt (actuele situatie per 14 januari 2022). Deze wijzigingen laten zich aanzien dat ze bijzonder ingrijpend zullen zijn, met veel onbekende randverschijnselen. Patrick v.d. Hoeven ziet om deze redenen een uitermate overhaast in elkaar gestoken Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug verschijnen. Er wordt gepoogd om het accoord binnen te halen op basis van de huidige (straks verouderde) wetgeving. Het plan rammelt aan alle kanten, met onvoorzien veel bedrijven en particulieren als slachtoffer van dit plan. Ook Gemeente Woerden zelf. Er zitten veel onduidelijkheden in die praktisch gezien alleen maar kostenverhogingen met zich mee gaan brengen. Het vooruitschuiven van het project brengt ook de betrokken ondernemers in gevaar. Gesteld dat het plan nu wordt ingetrokken en er een nieuwe variant na juni 2022 wordt ingedient, dan loopt het proces waarschijnlijk flinke vertraging op. Dit is niet in het voordeel van de betrokken partijen, zeker ook niet van de betrokken ondernemers. Om deze reden eist Patrick v.d. Hoeven dat dit plan in haar volledigheid zal worden ingetrokken, inclusief het voorzieningenbesluit dat hiermee samen hangt en het project in haar volledigheid wordt stopgezet.

18. Waarvan acte, de schreeuw om Rondweg West

De gestarte procedure omtrent de aanloop Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug brengt veel communicatie met zich mee.

Iedereen wil weten wat er gaat gebeuren. Er worden vergaderingen belegd, er is formeel en informeel overleg en met het Voorlopig Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug is er een inventarisatie gemaakt.

Wat Patrick v.d. Hoeven enorm opvalt, is de grote mate van eensgezindheid van frustratie over het uitblijven van Rondweg West.

Puur formeel hoort dit onderwerp niet thuis in het huidige plan Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug.

De aanloop naar project Rembrandtbrug kan echter op maatschappelijke gronden alleen maar gezien worden in combinatie met deze voorgeschiedenis. De politiek in Woerden heeft zich bestuurlijk zodanig in de nesten gewerkt, dat het aangaan van deze Rembrandtbrug als een paniek en uitvlucht reactie moet worden beschouwd.

De politieke lading is ongekend groot en jaagt de bewoners en ondernemers in Woerden enorme onrust aan.

In het Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug zijn de inspraakreacties te vinden van het Voorlopige Ontwerp. Het dient vermeld te worden dat door vrijwel iedere inspreker wordt gesproken over Rondweg West.

Patrick v.d. Hoeven kan bevestigen dat ongeacht welke ondernemer hij spreekt, deze allen delen in de mening dat Rondweg West de echte oplossing is voor bovengenoemde problemen.

Dat de politiek in Woerden haar oren laat hangen naar een aantal bewoners langs de buitenrand van wijk Molenvliet, geeft in deze discussie bijzonder te denken hoe zij de binnenstad, industriegebied Barwoutswaarder, de oostzijde van wijk Molenvliet en bewoners nabij Tournoyveld en Boerendijk slachtoffert ten gunste van een rij ietwat gefortuneerde bewoners aan de westzijde van de wijk Molenvliet.

In directe zin is Patrick v.d. Hoeven groot voorstander van Rondweg West. Qua ontsluiting en overlast gaat Gemeente Woerden er flink op vooruit. Helaas ligt deze al 40 jaar te wachten op realisatie.

19. Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug moet van tafel

De Gemeenteraad van Woerden geeft aan dat het onderwerp Rondweg West pas na 2030 weer bespreekbaar is. Ons inziens is dat een onterecht standpunt, gezien de vele reacties vanuit de inwoners van Woerden.

Patrick v.d. Hoeven eist daarom dat als eerste actiepunten het Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug dient te worden ingetrokken, inclusief het Voorzieningenbesluit.

De ervaring leert dat Rondweg West helemaal niet bespreekbaar zal blijken te zijn, zolang er ergens in de achtergrond iets blijft bestaan van het plan Rembrandtbrug. Het zal getuigen van goed bestuur om daar eerst de resultaten van af te wachten, alvorens nieuwe initiatieven te nemen.

De druk voor het bespreekbaar maken van Rondweg West is echter zo groot, dat deze vertraging onverantwoord is.

Om deze redenen dient het volledige plan Rembrandtbrug bestempeld te worden als niet passend, onrealiseerbaar, te duur en ongewenst. Patrick v.d. Hoeven eist dat dit plan volledig wordt ingetrokken en dat de dialoog omtrent Rondweg West zo spoedig mogelijk wordt hervat.

20. Zorgplicht Gemeente Woerden aangaande haar inwoners

Bovenstaand verslag laat zien dat Gemeente Woerden verzaakt in de zorgplicht die zij heeft.

Deze overheidsinstantie komt met een plan waar teveel zaken niet zijn opgemerkt, niet zijn opgelost of zelfs niet op te lossen zijn.

Ten aanzien van de verkeersaantallen en de geluidsproblematiek kan zelfs worden gesproken over manipulatie van gegevens om er maar een haalbaar project van te maken, ten koste van de waarheid en transparantie.

Er wordt toegeredeneerd naar de politiek gewenste uitkomst.

Verkeerskundig valt er op het plan het nodige aan te merken. Zoveel zelfs, dat in hoge mate getwijfeld wordt aan de deskundigheid danwel integriteit van de betrokken partijen in het uitwerken van dit plan.

Intussen komt de Gemeentewerf van Woerden er het beste af met een extra inrit.

Financieel is het plan uitermate onzeker en niet transparant. Over prijsverhogingen wordt niet gesproken, terwijl het tracé intussen 100% naast de oorspronkelijke is komen te liggen en een flink schadespoor oplevert.

Daarbij is een toetsingsmoment uitgebleven. Gemeente Woerden had in haar zorgvuldigheid de inspanning moeten verrichten om op grondige wijze het plan op functionele haalbaarheid te toetsen, voordat deze als Ontwerp Bestemmingsplan zou worden ingediend.

Het heeft deze bezwaarmaker slechts één week tijd gekost om tot de bovenstaande constatering te komen, een taak die Gemeente Woerden blijkbaar overlaat aan haar burgers.

Op brute wijze plaatst Gemeente Woerden een onuitvoerbaar plan in een formele positie, door een Ontwerp Bestemmingsplan procedure te starten.

De burgers en ondernemers worden geconfronteerd met een formeel plan waar ze zelf maar moeten uitzoeken hoe ze om moeten gaan met de openstaande problemen, met een machtige overheid als tegenpartij.

Het schrikbeeld van een gang naar de rechter doemt bij velen al op.

De werkwijze brengt grote sociale onrust met zich mee, waarmee duidelijk wordt dat aan de benodigde zorgplicht niet wordt voldaan.

Het vertrouwen in de lokale overheid heeft bij veel burgers een flinke deuk opgelopen. Dat had voorkomen moeten worden.

21. Conclusie en de gestelde eisen

Patrick v.d. Hoeven keurt het Ontwerp Bestemmingplan Rembrandtbrug volledig af. Overwegende bovengenoemde punten eist Patrick v.d. Hoeven dat het Ontwerp Bestemmingsplan Rembrandtbrug in zijn totaliteit van tafel wordt gehaald. Alle lopende procedures omtrent realisatie van het genoemde project dienen per direct te worden afgebroken. Het stopzetten van dit project dient zo spoedig mogelijk kenbaar gemaakt te worden.

Ten aanzien van de gemaakte onkosten welke Patrick v.d. Hoeven heeft moeten maken in het gehele dossier Rembrandtbrug stelt Patrick v.d. Hoeven Gemeente Woerden aansprakelijk. Als onderdeel hierin betrekken wij tevens de extra kosten ter verkrijging van de benodigde vergunningen en opgelopen vertragingen t.b.v. de vestiging van onze onderneming aan Barwoutswaarder 7-9 en Kuipersweg 17.

Daarnaast eist Patrick v.d. Hoeven dat de dialoog omtrent Rondweg West zo spoedig mogelijk wordt hervat, ongeacht de politieke besluitvorming met betrekking tot het uitstel hiervan in eerdere stadia.

Met vriendelijke groet,

Patrick v.d. Hoeven

datum: 06-02-22

Wim Lagerweij (juridisch adviseur)

datum: 06-02-2022

R AANGETEKENDE BRIEF NL
NL Frankering betaald €9.05
165 gr.

D
PostNL
07-02-2022 13:31

110746

NL



3SRPKS054897183

3447GR 14

College van B & W
Blekerijlaan 14
3447 GR WOERDEN



Gemeenteraad Woerden
p.a. team Ruimtelijke plannen
Postbus 45
3440 AA Woerden

Naarden, 22 februari 2022

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan Rembrandtbrug

Geachte raad,

Namens [REDACTED] Van Vliet PGH Woerden, Kuipersweg 38 te Woerden ontvangt u deze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan Rembrandtbrug (hierna: ontwerp). Op het perceel aan de Kuipersweg 38 bevindt zich de Peugeot/Citroen garage van cliënt.

Het doel van het ontwerp is een nieuwe hoofdontsluitingsweg mogelijk te maken die een verbinding maakt tussen de kruising Leidsestraatweg – Rembrandtlaan en Hollandbaan. Hoewel cliënt in de basis niet negatief tegen een nieuwe hoofdontsluiting staat, ziet hij zich toch genoodzaakt een zienswijze in te dienen.



Door de nieuw beoogde weg wordt de hoofdtoegang tot de garage namelijk onbereikbaar. De inrit van het garagebedrijf zou hierdoor moeten worden verplaatst naar de Touwslagerweg. Dat is de achterzijde van het pand. Hierdoor zouden bezoekers op een onlogische en niet attractieve plek het terrein van het garagebedrijf op komen. Daarnaast wordt het voor vrachtwagens (autotransporteurs) veel moeilijker om te lossen. De Kuipersweg kan hiervoor door de nieuwe hoofdontsluiting niet meer worden gebruikt. De vrachtwagens zouden dus aan de zijde van de Touwslagerweg moeten lossen. Door de nieuwe hoofdontsluiting wordt de Touwslagerweg veel drukker. Lossen op de Touwslagerweg zou tot gevaarlijke verkeerssituaties kunnen leiden. Dit is onwenselijk.



In het ontwerp is met het voorgaande geen rekening gehouden. Cliënt verzoekt u dan ook hier alsnog in te voorzien. Mocht u nog vragen hebben dan zijn wij graag tot nadere toelichting bereid.

Hoogachtend,



Zienswijze Ontwerp bestemmingsplan Rembrandtbrug Woerden

Kruising aanpassing

Omwille van diverse redenen is er voor gekozen om het kruispunt Hollandbaan-Waardsebaan aan te passen om onder andere de doorstroming te bevorderen. Hierbij is ook het gedeelte tot voorbij de 'bult' over de fietserstunnel Kastanjelaan-De Overtoom aangepast.

De uitwerking van de aanpassingen is in het geheel geslaagd. Er is minder opstopping voor het kruispunt en het gedeelte tot voorbij de 'bult' is aanzienlijk verbeterd waardoor het prettiger rijden is.

Echter is hier 1 heel groot nadeel bij gekomen (wat niet de bedoeling was en ook niet per definitie te voorzien was) en dat is dat er door het fijne karakter van de weg nu veelvoudig harder wordt gereden. Je kan wel zeggen dat er nog maar een enkeling is die zich nog aan de maximum snelheid van 50km/h houdt. Daarnaast zijn er velen die hierbij echt over een duidelijke grens gaan en snelheden halen die compleet absurd zijn binnen de bebouwde kom. En we praten hier dan niet over een enkeling, maar over soms tientallen (en met name elke avond.)

Er wordt hier soms op gecontroleerd door de politie, alleen staan die dan op de rotonde Wulverhorstbaan-Middellandbaan-Burgemeester van Zwietenweg. De aanloop naar deze rotonde zal niet voor overlast zorgen omdat hier geen omwonende zijn. Ook wordt er gecontroleerd tijdens de spits wat meestal geen nut heeft omdat dan door de drukte toch niet heel hard gereden kan worden. Algemeen bekend is ook dat bij het rijden boven de 50km/h de geluidstoename significant is. Dit alles bij elkaar genomen zorgt dit voor veel meer overlast bij de omwonenden van de Hollandbaan.

Geschiedenis

Vanwege drukte elders in Woerden is er besloten om een extra brug over de Rijn te maken om met name het verkeer van Woerden Noord-West en Zegveld niet meer over de Boerendijk te laten gaan. Hier zijn hele mooie studies voor gedaan wat het beste rendement gaat geven met welke variant. Nu denk ik dat de uitkomst voorspelbaar was en dat dit de Rembrandtbrug is ondanks alle neveneffecten en kosten die deze variant met zich meebrengt.

Mochten er namelijk in het onderzoek meegenomen zijn dat in de toekomst de Rembrandtlaan door diverse manieren minder aantrekkelijk gemaakt zou worden voor auto- en vrachtverkeer dan zou de uitkomst zeker heel anders zijn geworden en voor vele veel aantrekkelijker. Maar dit ter zijde.

Geluidsonderzoek

Met de versie Rembrandtbrug is ook de geluidstoename op diverse punten onderzocht. Ook dit onderzoek rammelt wat ons betreft. Een toename van 1dB aan geluid was van tevoren al te voorspellen. Er zal namelijk geen gelijktijdige toename zijn van het aantal auto's waardoor het geluid ook niet zal toenemen. De huidige geluidstoename is met name toe te rekenen aan de hoge snelheid waarmee gereden wordt. Dit is niet meegenomen in dit onderzoek. Zouden we nu ter plekke over de hele dag geluidsmetingen doen dan zou de Woerdense politiek op zijn achterbenen staan van de uitkomsten!

Wel is het zo dat het aantal auto en vrachtauto bewegingen behoorlijk omhoog zal gaan. Dit neemt geen toename in geluid met zich mee, maar betekend wél dat de duur van het geluid veel langer is per dag. Dit betekend niet wonen aan een doorgangsroute, maar wonen aan een snelweg wat betreft de beleving. De leefbaarheid voor omwonenden aan de Hollandbaan gaat hiermee significant achteruit. En dan hebben we het nog niet eens over de toename van fijnstof.

Ook de toename van vrachtvervoer is inmiddels aanzienlijk en zal zeker nog toenemen als de brug klaar is. Ook het aantrekkelijker maken van bedrijventerrein Barwoutswaarder zal een toename betekenen van vrachtverkeer.

Bestemmingsplan

De gehele Hollandbaan en alles wat daarbij hoort is buiten het bestemmingsplan gehouden. Logisch want hier hoeft niet iets aangepast te worden om de brug te realiseren. Echter kunnen de gevolgen die deze brug voor andere delen van Woerden heeft niet los gezien worden van dit bestemmingsplan. Ook al is er een motie voor aangenomen, wie garandeert ons dat er iets gedaan wordt en dat dit naar tevredenheid van de omwonende is?

Inspraakmomenten

Er zijn diverse informatieavonden geweest met inspraakmogelijkheden. Er konden vragen gesteld worden waar antwoorden op gegeven zijn.

Echter waren de antwoorden vaak erg teleurstellend. Vaak werd er gewezen naar de onderzoeken welke er gedaan zijn of dat dit buiten het bestemmingsplan valt. Dit kan wel zo zijn, maar is echt het afschuiven van verantwoordelijkheden. De gemeente zou een onderzoek altijd moeten toetsen naar de werkelijkheid en naar hoe dingen leven onder zijn bewoners. Ook de opmerking dat dingen buiten het bestemmingsplan vallen is veel te kort door de bocht.

Kortom dit is wegelopen voor problemen welke de politiek zelf veroorzaakt heeft.

Conclusie:

Prima dat Woerden verder wil door ontwikkelen en dat is ook goed, alleen moet er wel gekeken worden dat dit op alle punten een vooruitgang is en niet op de ene plek beter wordt en de andere plek juist verslechterd! Is dit niet het geval (zoals nu) dan dienen er stappen ondernomen te worden om dit wel te bewerkstelligen. Dit betekent dus dat er iets gedaan moet worden aan de leefbaarheid rond de Hollandbaan en dan met name op het gebied van geluidstoename!

Minimale stappen hierbij zijn:

*plaatsing geluidsscherm aan de zijde van de Essenlaan en Stroomenlaan (zelfde type als geplaatst aan de Waardsebaan) met **behoud van het huidige groen** (scherm tussen de rijbaan en het groen plaatsen)

*verbreden verdrijvingsvlak waardoor ff snel inhalen minder gestimuleerd wordt (nog beter zou zijn er weer gewoon 1 baan van te maken)

*plaatsing permanente flitspalen om de maximumsnelheid beter in bedwang te houden (het maken van een 30km weg zou het beste zijn, maar verwacht dat dit geen optie is). De flitspalen niet plaatsen bij het kruispunt maar op het punt waar het hardst wordt gereden en dat is gezien vanaf het kruispunt vlak voor de 'bult' over de fietserstunnel Kastanjelaan-De Overtoom

*eventueel andere snelheid beperkende maatregelen nemen

*Dit alles in zeer nauw overleg met alle bewoners en naar tevredenheid van alle omwonenden!

Vertrouwende op een positieve reactie en medewerking van de Woerdense politiek.

Met vriendelijke groet,



24 FEB. 2022

Aan de gemeenteraad van de gemeente Woerden
p.a. team Ruimtelijke plannen
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

Betreft: Zienswijze 'ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug'

Woerden, 24 februari 2022

Geachte gemeenteraad van de gemeente Woerden,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug, conform de daarvoor geldende procedure. Mijn zienswijze gaat in op meerdere onderdelen.

In eerste instantie wil ik in gaan op het akoestisch onderzoek. De provincie Utrecht heeft de verkeersintensiteiten van het onderzoeksgebied aangeleverd. Dit zijn vooronderstellingen en modellen welke het aantal en soort voertuigen berekenen. In het rapport staat geen verificatie of deze gegevens met de werkelijkheid kloppen.

In het overzicht staat bijvoorbeeld in de nachtelijke uren (23-07 uur) dat er drie zware voertuigen per uur rijden. Feitelijk neem ik significant meerdere zware voertuigen per uur weer in deze periode. Idem geldt dit voor andere tijdsblokken.

Ik heb grote vraagtekens bij de gestelde verkeerintensiteiten. Deze cijfers zijn gebruikt in de diverse onderzoeken en mede ook op het akoestisch onderzoek. Het geluidsoverlast is significant meer dan de veronderstelde geluidshinder. Zijn de gegevens juist? En uit welk jaar dateert het model van de verkeersintensiteiten?

Daarnaast spelen er ook andere situaties, zoals de groei van bedrijventerreinen.. Het is niet duidelijk of deze ontwikkeling is meegenomen in de verwachte verkeersintensiteiten.

In de tweede plaats is het niet mogelijk om het bestemmingsplan te kunnen vaststellen, omdat de kruising/ rotonde bij de Gamma uit het bestemmingsplan is gehaald. Deze zat in het plan en is eruit gehaald. Met de beoogde Rembrandtbrug zal de verkeersintensiteit significant toenemen op deze kruising. Het extra geluidseffect wat dit oplevert (inclusief uitbreiding van industrieterreinen, extra industrievervoer uit de omgeving Zegveld en Nieuwerbrug, etc.) worden dan niet meegenomen in het bestemmingsplan. Deze kruising is onderdeel van het project Rembrandtbrug en kan niet los worden beschouwd. De oplossing cq nadere uitwerking van dit kruispunt moet meegenomen worden in het bestemmingsplan Rembrandtbrug.

Het risico van het onttrekken van dit kruispunt uit het bestemmingsplan, is het opknippen van akoestische effecten. Bewoners krijgen te maken met nog meer geluidsoverlast en kan zich niet beroepen op de oorzaak van dit effect.

In de derde plaats worden besluiten los van elkaar genomen en vindt er geen cohesie plaats. De burger heeft keer op keer last van opnieuw extra geluidsoverlast.

Bij akoestische waarden gaat het gaat namelijk om cumulatieve waarden. Hierbij enkele voorbeelden: er is bekend dat er een nieuwe kruising is gemaakt op de Waardsebaan/ Hollandbaan. Voor deze situatie is er een geluidsmeting geweest. Recent zijn er werkzaamheden geweest aan de Hoge Rijndijk. De verkeerstromen op de Hollandbaan wijzigen hierdoor en het geluidseffect ook.

Het mogelijk aanpassen van geluid beperkende maatregelen op de Hollandbaan levert mogelijk een reductie op van geluid decibel. De Kruising bij de Gamma wordt later pas aangepast en vormt wederom een nieuwe situatie. Ook de Rembrandtbrug volgt over enkele jaren.

Doordat er per situatie, per aanpassing wordt gekeken naar de geluidswaarden, betekent na iedere aanpassing een verhoging van een x decibel. Na ieder besluit wordt een nieuwe nul waarde bepaald. Feitelijk groeit het geluidsoverlast keer op keer.

Er dient een nulmeting te komen, met daarop alle cumulatieve waarden van de diverse aanpassingen, inclusief de groei van het bedrijventerrein, de nieuwe ontsluiting van de Rembrandtbrug, de aanpassing kruispunt Boerendijk/ Hoge Rijndijk, de aanpassing kruising Waardsebaan/ Hollandbaan, etc.

Ik zie uw reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet



23 FEB. 2022

Gemeenteraad Woerden
p.a. team Ruimtelijke plannen
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug

Woerden, 22-02-2022

Geachte gemeenteraad,

Door middel van dit schrijven dien ik mijn zienswijze in betreffende het ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug, welke door u ter inzage is gelegd conform de daarvoor geldende procedure. De zienswijze heeft vooral betrekking op het rapport: 'Akoestisch onderzoek wegreconstructie/nieuwe weg, d.d. 03-12-2021, referentie 123497/21-018.331, status Definitief 04' en de daarin gehanteerde uitgangspunten en toekomstige ontwikkelingen. Ook zal ik ingaan op de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse die is uitgevoerd voor de Rembrandtbrug.

Akoestisch onderzoek

Verkeersgegevens

Voor het akoestisch onderzoek heeft de provincie Utrecht de verkeersintensiteiten voor het onderzoeksgebied aangeleverd, voor het huidige jaar (jaar 2023) en toekomstige situatie (jaar 2036). Uit het rapport is niet af te leiden waar deze gegevens op gebaseerd zijn en is ook niet na te gaan of deze cijfers kloppen. Controle op deze cijfers is van belang aangezien er grote vraagtekens zijn te zetten bij deze intensiteiten.

Als voorbeeld neem ik het aantal zware voertuigen in de nacht voor 2023 zoals deze zijn opgenomen in tabel 3.1 van het rapport. Hierin is opgenomen dat er nu 3 zware voertuigen per uur in de nachtelijke uren passeren (ik neem aan dat dit een gemiddelde is) op wegdeel 6 (Hollandbaan) waarbij de nacht loopt van 23:00 tot 07:00 uur. Uit ervaring kan ik u vertellen dat dit aantal zware voertuigen in meervoud passeert wanneer ik tien minuten moet wachten op de bus in de ochtend zo rond kwart voor 7 bij de halte Molenvlietbaan. Ik heb het hierbij dan over vrachtwagens met aanhanger of oplegger, dus echt zware motorvoertuigen. Het aantal van 3 per uur is dan ook niet correct. Het vrachtverkeer begin vanaf 04:00 uur al te rijden en verder vinden er nog nachtleveringen plaats, bijvoorbeeld aan de autodealers. Het vrachtverkeer rijdt dus de hele nacht door. Het is van groot belang dat de intensiteiten in de nachtelijke uren worden meegenomen, aangezien het equivalente (gemiddeld) geluidsniveau gedurende de nacht met 10 dB vermeerderd wordt in de berekeningen. Dit kan de uitkomst van de berekeningen dusdanig beïnvloeden dat er op basis van de resultaten toch een verplichting ontstaat voor het nemen van maatregelen.

Hierboven heb ik mij gericht op één specifiek getal uit de tabel, maar deze twijfel zit bij meerdere genoemde intensiteiten en zijn niet realistisch.

Ook in de toekomstige situatie zouden er slechts 4 zware voertuigen per uur in de nachtelijke uren rijden. Dit is niet realistisch aangezien er veel vrachtverkeer vanuit Zegveld en andere locaties bij zal komen wanneer Rembrandtbrug gerealiseerd is.

Tellingen

Zoals ik hierboven al heb aangegeven, zet ik grote vraagtekens bij de genoemde verkeersintensiteiten. Enige maanden geleden (september 2021) heeft de gemeente Woerden verkeerstellingen gehouden. Het verdient zeer de aanbeveling om de getallen uit deze telling voor de Hollandbaan (wegdeel 6) te vergelijken met de door de Provincie Utrecht opgegeven intensiteiten. Dan is er sprake van een theoretische waarde en een gemeten waarde.

Ontwikkelingen buiten plangebied

In het akoestisch onderzoek en de verkeersintensiteit wordt geen of te weinig rekening gehouden met ontwikkelingen buiten het plangebied, maar die wel invloed hebben op de verkeersintensiteiten. Ontwikkelingen waar de gemeente zelf voorstander van is, zoals herstructurering van het industrieterrein Barwoutswaarder. Er komen kavels vrij voor herontwikkeling en het is niet duidelijk of de impact hiervan is opgenomen in de berekeningen. Wat als er een nachtelijk distributiecentrum komt met vrachtverkeer? Ook in de raadsinformatiebrief van het voorontwerpbestemmingsplan wordt gesproken over de ontwikkeling van een kavel tussen RWZI en bedrijventerrein Barwoutswaarder kan gebruikt worden voor ontwikkeling van het bedrijventerrein. Dit zal wederom een aantrekking van het verkeer met zich meebrengen en dus tot hogere intensiteiten leiden. Zijn deze ontwikkelingen meegenomen in de verkeersintensiteiten?

Losknippen besluitvorming verschillende initiatieven

Er zijn diverse projecten reeds uitgevoerd (kruising Waardesbaan – Hollandbaan), gaan plannen de ruimtelijke procedure in (Rembrandbrug) of gaan ontwikkeld worden (kavel tussen RWZI en bedrijventerrein Barwoutswaarder waar een bestemmingsplan voor wordt voorbereid). Wanneer deze initiatieven los van elkaar beschouwd worden dan heeft ieder initiatief een beperkt effect op de intensiteiten en de daarbij toenemende overlast. Zeker wanneer bij een volgend plan de hogere cijfers uit het vorige plan worden aangehouden als uitgangspunt (toename van het verkeer), dan vindt er stapsgewijze toename plaats van de intensiteiten en de overlast. Wanneer deze plannen tegelijk worden doorgerekend ten opzichte van de situatie voordat er een plan die invloed heeft op het plangebied, dan zal de overlast vele malen meer toenemen. Nu lijkt de gemeente te knippen in de plannen om de overlast per plan zo beperkt mogelijk te houden.

Denk ook aan plannen voor woningbouw en bedrijventerreinen in Zegveld en langs de Oude Rijn. Dit verkeer zal afgewikkeld worden via de Rembrandbrug en de Hollandbaan.

Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

De gemeente heeft twee Maatschappelijke Kosten Baten Analyses laten uitvoeren. De eerste heeft betrekking op de Westelijke Randweg (*MKBA Westelijke Raandweg Woerden, eindrapportage, d.d. 10-04-2018*) en tweede op de brug Woerden West (*MKBA Brug Woerden West*). Beide analyses zijn opgesteld door Ecorys. Op basis van deze MKBA's is het besluit genomen voor de Rembrandbrug. Vanuit de politiek heb ik begrepen dat voor de Brug Woerden West alleen een MKBA light is opgesteld.

Bij het doorlezen van de rapportages komt een verschil naar voren. In de eerste rapportage (Westrandweg) is bijvoorbeeld ook gekeken naar geluidseffecten en bij de Westelijke Randweg heeft dit een positief effect omdat het verkeer buiten de bebouwde omgeving wordt geleid. Ook is gekeken naar de effecten op landschap en open ruimte. Hierbij is ook het effect op woningen meegenomen met betrekking tot vrij uitzicht. Dit is allemaal vertaald naar bedragen voor alle varianten en is er per variant een sommatie gemaakt van alle input en zijn alle zaken omtrent het gehele tracé en het effect van minder verkeer in Woerden meegenomen.

Voor de MKBA Brug Woerden West is dit niet gebeurt. Het gevolg van het project Rembrandtbrug is een flinke toename (23%) van verkeer op de Hollandbaan en dit zal tot extra geluidsoverlast leiden en er is, zoals bekend, reeds veel overlast. In de MKBA voor de Rembrandbrug zijn de negatieve gevolgen voor de Hollandbaan niet meegenomen. Er is alleen gekeken naar de gebieden waar de beschouwde bruggen liggen en de aansluitingen tot en met de Hollandbaan. Alle effecten op de Hollandbaan tussen de nieuwe aansluiting en de Waardsebaan zijn buiten beschouwing gelaten. Wel wordt aangegeven dat de rotonde Molenvlietbaan-Hollandbaan moet worden gewijzigd naar een kruising of dat er maatregelen voor fietsers genomen moeten worden.

Qua geluid wordt opgemerkt dat het een maatschappelijk positief effect heeft, aangezien er een afname is van geluid buiten de bebouwde omgeving en er verkeer gaat naar een industrieterrein. De grote impact die het geluid heeft op de Hollandbaan (een toename) hogere geluidswaarden, waardevermindering woningen wordt niet meegenomen dan alleen dat er een geluidstoename zal zijn op de toeleidende wegen. Dit negatieve effect is niet dan wel onvoldoende meegenomen in de MKBA. Wanneer deze gegevens wel waren meegenomen is de kans groot dat de maatschappelijke baten wel eens een stuk minder zou kunnen zijn. De vraag is of de gemeente dan op de juiste informatie een besluit heeft genomen. Een volledige MKBA waarin alles is meegenomen voor de Rembrandtbrug is noodzakelijk.

Niet kunnen vaststellen bestemmingsplan in verband met ontbreken oplossing Ronde/kruising Molenvlietbaan - Hollandbaan

De rotonde/kruising Molenvlietbaan – Hollandbaan is, in tegenstelling tot het voorontwerp bestemmingsplan, nu niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Als reden wordt aangevoerd dat er gekeken wordt naar andere oplossingen om het verkeer af te wikkelen dan een kruispunt. Het is duidelijk dat dit bestemmingsplan grote effecten heeft op het verkeer op de Hollandbaan en de afwikkeling daarvan op de rotonde/kruising Molenvlietbaan – Hollandbaan. Deze ontsluiting moet opgenomen worden in het bestemmingsplan omdat er anders onvoldoende zicht is op een goede afwikkeling van het verkeer, aangezien de huidige rotonde het verkeersaanbod niet kan afwikkelen. Indien deze rotonde/kruising geen onderdeel is van het bestemmingsplan, kan het bestemmingsplan niet worden vastgesteld omdat er voor de omwonenden onvoldoende rechtszekerheid is welke oplossing er gaat komen en welk effect dit voor hen heeft. De Rembrandtbrug en de rotonde/kruising Hollandbaan – Molenvlietbaan zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook in één bestemmingsplan te worden vastgesteld.

Bovenstaande blijkt ook uit de toelichting die onderdeel is van het bestemmingsplannen. De toelichting vormt de goede ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. In de toelichting wordt ingegaan op het doel van het bestemmingsplan, het relevante beleid, een beschrijving van het plangebied / de planontwikkeling, de relevante omgevingsaspecten (m.e.r., geluid, lucht, externe veiligheid, bodem, flora en fauna, water, archeologie, etc.) en de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Wanneer het bestemmingsplan nu wordt aangenomen is er geen sprake van een goede uitvoerbaarheid, aangezien door het aannemen van dit plan er geen uitvoerbaarheid gegarandeerd kan worden omdat een verkeersknelpunt dat gaat ontstaan wordt veroorzaakt en niet opgelost.

Het verwijderen van de rotonde/kruising uit het bestemmingsplan kan er ook op wijzen dat de gemeente naar een oplossing zoekt die binnen de geldende bestemming past. Wanneer dat het geval is, dan kan de gemeente het plan mogelijk doorvoeren zonder dat er op dit gebied akoestisch onderzoek hoeft plaats te vinden omdat het dan niet in het plangebied valt van het bestemmingsplan Rembrandtbrug. De bewoners krijgen echter wel te maken met de toename van het geluid, maar de gemeente zal zich dan op standpunt kunnen stellen dat er niets hoeft te gebeuren wat dit is het gevolg van de verkeersgroei en niet door een ingreep op de rotonde/kruising. Het is overduidelijk dat de toename van het verkeer op de Hollandbaan het gevolg is van de komst van de Rembrandtbrug (wordt in alle rapporten genoemd) en daarom dient er akoestisch onderzoek gedaan te worden voor de woningen die langs of in de buurt van de Hollandbaan liggen. Doordat er nu geen akoestisch onderzoek is opgenomen voor de Hollandbaan (er vindt geen ingreep plaats in dit plan) is niet vast te stellen wat de gevolgen zijn voor de toename van de verkeersintensiteit en de daarbij behorende geluidsoverlast. Deze zaken kunnen niet los van elkaar worden gezien en zonder een akoestisch onderzoek langs de Hollandbaan kan het bestemmingsplan Rembrandtbrug niet worden aangenomen.

Ik zie uw reactie gaarne tegemoet.

Met vriendelijke groet,





ARCHITEKTEN- EN INGENIEURSBUREAU

H.W. van der Laan b.v.

ARCHITECT B.N.A.

Veenweg 149
3641 SJ Mijdrecht
Tel.: 0297 - 239259

24 FEB. 2022

architectuur constructies civiele werken

**Gemeenteraad Woerden,
p.a. team Ruimtelijke plannen,
Postbus 45,
3440 AA Woerden**

Mijdrecht, 22-februari-2022

Ons kenmerk: BRFV2021122-1
Project: Appartementengebouw Leidsestraatweg 229 Woerden
Onderwerp: Zienswijze op ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug

Geachte Gemeenteraad,

Hierbij dien ik namens mijn opdrachtgevers de heren [REDACTED] een zienswijze in tegen het ontwerp bestemmingsplan 'Rembrandtbrug'. Gezamenlijk zijn deze heren eigenaar van de percelen Leidschestraatweg 229-1 t/m 12 en 229A.

Tijdens de fase van het voorontwerp van dit bestemmingsplan heb ik namens mijn opdrachtgevers ook reeds een inspraakreactie ingediend. Voorafgaand aan het indienen van deze inspraakreactie heeft indertijd overleg plaatsgevonden met de [REDACTED]. In dit gesprek is van gedachten gewisseld over een mogelijke invulling van (een deel van) de bovengenoemde percelen in relatie tot het voor de totstandkoming van het bestemmingsplan benodigde deel van het perceel en de mogelijke oplossing voor de verwachte problemen met verkeerslawaaï en ontsluiting van het perceel (de percelen) door de voorziene wijziging van de bestemming en de daaruit voortvloeiende aanleg van de Rembrandtbrug met bijbehorende infrastructuur.

In de reactienota op de inspraakreacties is over Leidschestraatweg 229 het volgende geschreven;

Inpassen woningen Leidsestraatweg 229

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

Niet duidelijk is wat met de 'gevonden oplossing' wordt bedoeld en wat daarvan de impact is op het gebruik en de waarde van het perceel van de heren [REDACTED].

Uit de bij het voorontwerp bestemmingsplan behorende stuk bleek indertijd ook dat de bestaande ontsluiting van het perceel Leidschestraatweg 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 ook niet duidelijk welke oplossing de gemeente hiervoor in gedachten heeft. In de bij de inspraakreactie ingediende ideeën is een oplossing aangedragen om aan deze problematiek tegemoet te komen.

Alle opdrachten worden aanvaard en uitgevoerd volgens DNR2011.

Deze algemene voorwaarden zijn beschikbaar op onze website.

E-mail: info@hwvanderlaan.nl
[HTTP://www.hwvanderlaan.nl](http://www.hwvanderlaan.nl)
Ingeschreven bij de K.v.K. Utrecht onder nr. 30131048
Ingeschreven in het Architectenregister nr. 1.890126.131
Rabobank rek. nr. NL19 RABO 013.52.04.909
BTW nr. NL.8044.33.380.B01



Naast de hiervoor genoemde punten blijkt uit het onderzoek wat in het kader van de planologische beoordeling is uitgevoerd naar de effecten van de aanleg van de nieuwe verbinding, dat voor de geluidsbelastingen op de woningen aan de Leidschestraatweg 229-1 t/m 12 en 229A de voorkeurswaarde wordt overschreden wat betekent dat door de gemeente een besluit Hogere Waarde moet worden genomen.

In het besluit wordt hierover het volgende over geschreven;

Besluit Hogere waarde

Wet geluidhinder, artikel 110a



Geluidsluwe gevel en buitenruimte

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat, vanwege de aanleg van de nieuwe verbindingsweg en de reconstructie van bestaande wegen, bij één appartementencomplex geen geluidsluwe gevel (meer) aanwezig is. Het betreft de woningen Leidsestraatweg 229A en 229-1 t/m 229-12. Een aantal van deze woningen beschikt ook niet (meer) over een geluidsluwe buitenruimte. Voor de betreffende woningen zal worden onderzocht of maatregelen kunnen worden getroffen om een geluidsluwe gevel en buitenruimte te realiseren.

Duidelijk is dat het besluit grote gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat in de genoemde woningen en dat er op dit moment (nog) geen oplossing is om aan deze problematiek tegemoet te komen.

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

In de reactienota wordt verder niet ingegaan op de ingediende ideeën

Mijn opdrachtgevers zijn van mening dat met het ontwerp bestemmingsplan 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.

Door samen met de gemeente juist nu te kijken naar een mogelijke invulling zoals eerder besproken verwachten zij aan de genoemde problemen tegemoet te kunnen komen. 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.

Namens mijn opdrachtgevers de heren [REDACTED] verzoek ik daarom opnieuw in gesprek te gaan om gezamenlijk tot een goede en passende invulling te komen voor de percelen aan de Leidschestraatweg 229-1 t/m 12 en 229A.

Met vriendelijke groet,

H.S.M. van der Laan
Architecten- en Ingenieursbureau
H.W. van der Laan b.v.

AANTEKENEN

Gemeente Woerden
t.a.v. de gemeenteraad, p.a. team Ruimtelijke plannen,
en het college van B&W
Postbus 45
3440 AA Woerden

11 MAART 2022

Datum: 10 maart 2022
Onze ref.: 20227629/STJO
Van: [REDACTED] advocaat

T: +31 70 31 31 062
M: +31 6 28 08 12 27
E: [REDACTED]

Betreft: Twin Sport / Rembrandtbrug (Woerden)

ZIENSWIJZE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN REMBRANDTBRUG

Geachte raad en college,

Namens Twin Sport Onroerend Goed B.V., Twin Sport B.V. en Twin Sport Online B.V. (hierna gezamenlijk in enkelvoud aangeduid als: "Twinsport") diende ik bij brief van 24 februari jl. pro forma zienswijzen in tegen zowel het ontwerpbestemmingsplan "Rembrandtbrug", als het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder 'Rembrandtbrug', zoals beide ontwerpbesluiten tot en met 24 februari 2022 ter inzage liggen (Gemeentebld 2022, 931). In overeenstemming met de rechtspraak daarover (Vgl. ABRvS 11 september 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3097) voorzie ik de zienswijzen met betrekking tot het bestemmingsplan hierbij tijdig van gronden. De zienswijze tegen het hogere waarden besluit trek ik in.

I. Inleiding

1. Twinsport is eigenaar en gebruiker van de gronden aan de Kuipersweg 35-37 en Touwslagersweg 21, kadastraal bekend als gemeente Woerden, sectie D, nummers 777, 1484, 2600 en 3663. Deze gronden worden overeenkomstig het geldende bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Barwoutswaarder, Polanen en Putkop" gebruikt voor bedrijfsdoeleinden.
2. In het ontwerpbestemmingsplan "Rembrandtbrug" hebben deze gronden voor een deel in plaats van een bedrijfsbestemming een verkeersbestemming gekregen. Het zogenaamde Rembrandttracé is dwars door de bestaande gebouwen van Twinsport

geprojecteerd. Zie ter illustratie de volgende uitsneden van voornoemde (ontwerp)bestemmingsplannen:



3. Wanneer dit bestemmingsplan (ongewijzigd) zou worden vastgesteld, heeft dit grote gevolgen voor (de bedrijfsvoering van) Twinsport. Het zal alsdan de grondslag vormen om de betrokken gronden van Twinsport te (kunnen) onteigenen. Twinsport raakt dan een groot deel van haar panden en parkeerplaatsen kwijt. Ook zal de uitvoering van het bestemmingsplan logistieke gevolgen hebben voor de huidige bedrijfsactiviteiten. Er kan namelijk dan niet meer worden geladen en gelost.

4. Voor Twinsport is dit bestemmingsplan derhalve niet acceptabel. In ieder geval niet zonder een goede oplossing voor dit door de gemeente gecreëerde probleem. Twinsport is inmiddels twee jaar met de gemeente in gesprek om Twinsport met al haar werkgelegenheid voor Woerden te kunnen behouden. Er zal een oplossing moeten worden gevonden op i) de huidige locatie met een nieuwe kantoorruimte, parkeerplaatsen en ruimte voor het laden en lossen van vrachtwagens of ii) op een andere vergelijkbare locatie in Woerden waarbij het gehele bedrijf wordt verplaatst. Er is tot grote teleurstelling van Twinsport tot op heden nog geen enkele concrete oplossing aangedragen. Twinsport verzoekt uw raad om hoe dan ook dit bestemmingsplan niet vast te stellen totdat er een voor Twinsport acceptabele oplossing is.
5. Twinsport kan zich bovendien vanwege de volgende inhoudelijke bezwaren niet verenigen met het ontwerpbestemmingsplan en verzoekt uw raad om dit eveneens te betrekken in uw besluitvorming, hetgeen er toe moet leiden dat het plan niet op deze wijze kan worden vastgesteld.

II. Alternatieven

6. In paragraaf 2.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt beschreven dat er in aanloop van dit plan meerdere alternatieven zijn onderzocht. De voorkeursvariant was (eerst) de Gildenbrug. De Rembrandt-variant is pas later onderdeel geworden van het alternatievenonderzoek. Deze variant betekent ten opzichte van de andere alternatieven een complexe inpassing, aldus de toelichting. Verder wordt vermeld dat de raad op 15 oktober 2020 heeft besloten om de Rembrandtbrug te realiseren. Dit alternatief zou de grootste bijdrage leveren aan het verminderen van de verkeersdruk op de Jozef Israëlslaan-Boerendijk en op de Rembrandtlaan. Daarnaast zou dit alternatief kansen bieden voor de herstructurering van het bedrijventerrein Barwoutswaarder.
7. In de toelichting ontbreekt evenwel een onderbouwing voor voornoemde stellingen en dus de keuze voor de Rembrandtbrug ten opzichte van de andere onderzochte alternatieven. De verrichte studies zijn evenmin onderdeel van het ontwerp. Volgens Twinsport is dit onzorgvuldig, omdat de keuze voor de Rembrandt-variant een essentieel onderdeel is van onderhavige besluitvorming. Twinsport verzoekt het alternatievenonderzoek alsnog onderdeel te maken van de onderbouwing van dit plan.
8. Tussen de raadstukken van de raadsvergadering van 15 oktober 2020 trof Twinsport de Effectrapportage van augustus 2020 met bijlagen aan op basis waarvan het raadsbesluit zou zijn genomen en dit ontwerpbestemmingsplan vervolgens is opgesteld. Twinsport richt zich daarom op deze eindrapportage.

9. In de effectrapportage staat dat de doelstelling van het project is om met een nieuwe brug en hoofdontsluitingsroute tussen Rietveld/Leidsestraatweg en Hollandbaan, de intensiteiten op de route Rembrandtlaan–Jozef Israëlslaan–Boerendijk te reduceren zodat er een goede doorstroming en een veilig en robuust verkeersnetwerk in Woerden-West ontstaat en bijdraagt aan de verkeersvisie.
10. In paragraaf 4.2.1 van de effectrapportage wordt aangegeven dat op het thema 'verkeer en vervoer' de Rembrandtbrug het beste zou scoren, als gevolg van de hoogste bijdrage aan het verminderen van de verkeersdruk op de Jozef Israëlslaan-Boerendijk. Zo zou de Rembrandtbrug (in 2030) een afname van circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal op het genoemde weggedeelte betekenen. Bij de andere alternatieven gaat het om een afname van circa 3.000 (Gildenbrug), 1.500 (Rietveldbrug) en 1.200 (Rietveldbrug-West) motorvoertuigen per etmaal.
11. Twinsport merkt hierover op dat de projectdoelstelling niet het bereiken van de grootste reductie van de verkeersintensiteiten is. Het doel is een goede doorstroming en robuust verkeersnetwerk. In dat licht acht Twinsport het merkwaardig dat in het alternatievenonderzoek niet wordt vermeld, althans Twinsport heeft dit niet kunnen vinden, bij welk aantal motorvoertuigen er een goede doorstroming aanwezig is. Wanneer bijvoorbeeld bij een reductie van 1.200 motorvoertuigen per etmaal er al sprake zou zijn van een goede doorstroming zouden alle vier de alternatieven leiden tot de realisering van het beoogde doel. Alsdan zou het niet juist zijn om de Rembrandtbrug op dit thema zo veel beter te laten scoren dan nu is gedaan.
12. Verder valt op dat in bijlage 4 (notitie verkeersstromen) bij de effectrapportage een niet nader toegelichte weergave van het "*netto verkeerseffect westelijke randweg per alternatief*" is toegevoegd. Uit deze afbeeldingen leidt Twinsport af dat de verkeersreductie op genoemd wegvak bij een westelijke randweg het hoogst is in combinatie met de Rietveldbrug-varianten, namelijk -10%. Voor de Gildenbrug is dit -7% en de Rembrandtbrug -8%. Het is voor Twinsport niet duidelijk op welke wijze dit effect zijn weerslag heeft gekregen in de afweging tussen de alternatieven.
13. Wel ziet Twinsport in paragraaf 4.2.4.1 van de effectrapportage dat de robuustheid/toekomstbestendigheid van de alternatieven in relatie tot een volledige randweg is beoordeeld. In dit verband wordt geen melding gemaakt van voornoemde netto verkeerseffecten, hetgeen Twinsport verbaast. Dit moet nader worden toegelicht.
14. Wel wordt in paragraaf 4.2.4.1 ingegaan op de te treffen maatregelen om de alternatieven toekomstbestendig te kunnen maken. Twinsport valt in dit verband op dat ten aanzien van de Gildenbrug wordt vermeld dat de vormgeving van de huidige Gildenweg met bestaande inritten niet conform de inrichtingseisen van een hoofdverbindingsweg is, zoals die in de verkeersvisie gesteld zijn. Om daar wel aan te

voldoen, zouden de diverse uitritten van bedrijven die nu direct op de Gildenweg worden ontsloten, moeten worden opgeheven. Uitritten direct op de wegvakken leiden tot verkeersonveiligheid (zogenaamde kop-staartbotsingen) en bovendien hinderen ze de doorstroming. Het kruispunt Gildenweg/Hollandbaan dient tevens te worden aangepast. Ten aanzien van de Rembrandtbrug wordt vervolgens vermeld dat de te verwachte verkeersintensiteiten al zodanig zijn, dat de weg en de kruispunten reeds conform de inrichtingseisen van een hoofdverbindingsweg moeten worden aangelegd. Een verdere toename van verkeer zou alsdan zonder problemen kunnen worden afgewikkeld. De Gildenbrug scoort in dit verband negatief en de Rembrandtbrug positief.

15. Twinsport kan voornoemde afweging evenwel niet goed volgen. Uit voornoemde weergave van het "*netto verkeerseffect westelijke randweg per alternatief*" volgt namelijk dat het verkeer op de Gildenweg bij een randweg minder toeneemt dan zonder randweg. Zo bezien zou de Gildenweg reeds bij de aanleg van de Gildenbrug aan de inrichtingseisen van een hoofdontsluitingsweg moeten voldoen en niet pas later als gevolg van de komst van de randweg, net zoals dit geldt voor de Rembrandtbrug zoals hiervoor benoemd. Zo bezien is de Gildenbrug evengoed toekomstbestendig als de Rembrandtbrug. Ook is niet duidelijk waarom het kruispunt Gildenweg/Hollandbaan niet bij een Rembrandtbrug hoeft te worden aangepast, terwijl de Rembrandtbrug tot een hogere verkeersintensiteit (+257%) op de Hollandbaan leidt dan de Gildenweg (+229%). Deze alternatieven lijken dus ten onrechte verschillende scores te hebben gekregen in de effectrapportage.
16. Twinsport wijst in dit verband ook op paragraaf 4.2.3 'Gebiedsontwikkeling en meekoppelkansen' van de effectrapportage. Ook deze afweging acht Twinsport twijfelachtig. De Gildenbrug wordt in dit kader negatief beoordeeld omdat het vrachtverkeer en het laden en lossen niet goed bij elkaar passen op deze weg. De Gildenbrug zou ook niet bijdragen aan de revitalisering van het bedrijventerrein. De Rembrandtbrug wordt daarentegen als positief beoordeeld, omdat het tracé dwars door het (verouderde deel van het) bedrijventerrein is geprojecteerd.
17. Het verbaast Twinsport ten zeerste dat het wegbestemmen van haar recent gemoderniseerde pand tot iets positiefs wordt gedraaid, terwijl in paragraaf 4.2.6.7.4 van de effectrapportage hierover wordt opgemerkt dat deze variant tot een netto vermindering van lokale ruimte voor bedrijven leidt en een grote onzekere verandering behelst. Dit is tegenstrijdig. Nog merkwaardiger is het om dan de Gildenbrug negatief te beoordelen, omdat dat tracé niet dwars door bedrijven heen is geprojecteerd maar over een bestaande weg. Dit laatste zou juist als iets positiefs moeten worden aangemerkt. Saillant is het dan dat in de eerdere variantenafweging (bijlage 3 bij de effectrapportage) nog wordt vermeld dat een weg aan de oostzijde of in het midden het perceel van de gemeente aan westkant van het bedrijventerrein nabij de RZWI, alwaar een toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein is

voorzien, als kapitaalvernietiging wordt aangemerkt. Kennelijk is het alleen kapitaalvernietiging als een weg over onbebouwde gronden van de gemeente wordt geprojecteerd en niet als een weg over bebouwde gronden van Twinsport wordt geprojecteerd. Daar komt bij dat de Gildenbrug niet de revitalisering van het bedrijventerrein in de weg staat.

18. Verder wordt in het rapport kennelijk genegeerd dat er ook bedrijven, waaronder Twinsport, op de huidige wegen en ook op beoogde Rembrandttracé (moeten) uitweggen en dat die route dus ook wordt gebruikt door vrachtverkeer, alsmede voor laden en lossen. Onduidelijk is waarom dit aspect niet als een knelpunt voor de Rembrandtbrug wordt genoemd, maar voor de Gildenbrug wel. Dit is onzorgvuldig.
19. Tot slot valt op dat in tabel 14 in paragraaf 6.1 geen scores zijn opgenomen met betrekking tot de kosten van de varianten, terwijl duidelijk is dat de Rembrandtbrug de duurste variant is. De Gildenbrug is de minst dure variant. De levensduurkosten zijn daarnaast ook voor de Gildenbrug het laagst. Onduidelijk is waarom deze gegevens niet tot een score hebben geleid. Mede gelet op de aangenomen motie 'verzachten effecten Rembrandtbrug op schuldenlast' in de raad, dient dit aspect volgens Twinsport meer aandacht. Uit deze motie leidt Twinsport namelijk af dat de gemeente Woerden te veel schulden heeft en dat grote uitgaven zoals voor de Rembrandtbrug, mede gelet op de door de raad zelf gestelde uiterste grenswaarde, niet verantwoord zijn.
20. Een onderbouwing voor de keuze tussen een variant Oost en variant West binnen de Rembrandtbrug-variant trof Twinsport evenmin aan.
21. Al met al komt Twinsport tot de conclusie dat een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor voorliggende brugvariant niet aanwezig is. Zonder meer staat niet vast dat de andere alternatieven niet tot een vergelijkbaar resultaat kunnen komen gelet op de gestelde doelen, maar dan met aanmerkelijk minder bezwaren.

III. Verkeer

22. Het huidige gebruik van de gronden van Twinsport maakt het uitweggen en als gevolg daarvan laden en lossen mogelijk via de Kuipersweg. Ook tussen de gebouwen op de kadastrale percelen 777 en 1484 bevindt zich een bestaande uitweg, waarmee de opslaghallen achter het kantoor worden bevoorraad. Hier moeten de vrachtwagens achteruit inparkeren, omdat er geen omkeermogelijkheid aanwezig is op het perceel. Bevoorrading via de Touwslagerweg is onmogelijk. Ook zijn er parkeerplaatsen op eigen grond aanwezig.
23. In (de onderbouwing van) het geprojecteerde plan is met het voorgaande ten onrechte geen rekening gehouden. Dit wordt bevestigd door voornoemd (gebrekkig)

alternatievenonderzoek maar ook door het inrichtingsplan dat als bijlage 3 bij de toelichting is gevoegd. In dit inrichtingsplan is geen uitweg zoals hiervoor bedoeld weergegeven, terwijl deze mogelijkheid ook bij planuitvoering aanwezig dient te blijven. Twinsport verzoekt uw raad, indien u tot vaststelling zou overgaan, daarom om ten minste deze uitwegmogelijk te borgen in het plan en de verkeerskundige beoordeling van het plan aan de hand daarvan aan te passen. Ook zijn de beoogde parkeerplaatsen niet acceptabel, omdat deze niet naast de panden van Twinsport kunnen worden gerealiseerd.

IV. Stikstof

24. Twinsport merkt tot slot op dat er ten behoeve van het stikstofonderzoek er opnieuw moet worden gerekend aan de hand van de nieuwste AERIUS Calculator, voordat tot de conclusie kan worden gekomen dat geen passende beoordeling dient te worden opgesteld.

Hoogachtend



20227629

Van der Feltz advocaten
Postbus 85615
2508CH 'S-GRAVENHAGE
THE NETHERLANDS



R Aangetekend

D-A-1

Frankering betaald

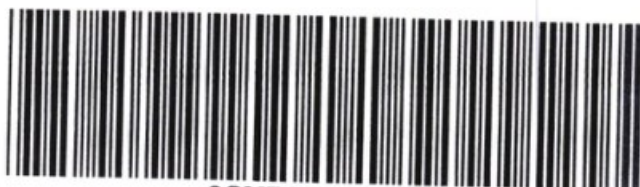


3SXBLF6672908

Recommandé

NL

Gem. Woerden, gemeenteraad
- College van B&W
Team Ruimtelijke Plannen
Postbus 45
3440AA WOERDEN



3SXBLF6672908

P2202

Aan de gemeenteraad Woerden
P.a. team Ruimtelijke Plannen
Postbus 45
3440 AA Woerden

Woerden, 23 februari 2022

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug

Geachte burgemeester en wethouders,

Hierbij stuur ik u een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Rembrandtbrug' met identificatienummer NL>IMRO.0632.bprembrandtbrug-bOW1.

Het gaat in mijn zienswijze om een reactie naar aanleiding van twee effecten van het ontwerpbestemmingsplan, betreffende de waardevermindering van mijn vastgoed en de negatieve gevolgen voor het leefklimaat in en om mijn woning. Ik zal hieronder beide effecten opvolgend toelichten.

Waardevermindering

Dit ontwerpbestemmingsplan zal gevolgen zal hebben voor de waarde van mijn woning en vastgoed, om de volgende redenen. Allereerst is er een toename van het geluid. Op dit moment staat naast mijn woning de loods van Leidsestraatweg 225. Dit is een barrière voor zowel het verkeersgeluid als ook de invloeden van de natuur als wind en regen. Met het verwijderen van de loods verdwijnt deze buffer, voor zowel het vastgoed, als ook de tuin, voor de bomen en het verblijf in de tuin. Ik reken er op dat het compenseren van de gevolgen van dit ontwerp meegenomen worden in een aanpassing van het ontwerp. Daarnaast zal de toename van het verkeer over de Rembrandtlaan, en het verkeer dat de brug oversteeft, zorgen voor een toename in geluid en geluidshinder. Ik wil graag dat de waardevermindering die daarvan het gevolg is, meegenomen wordt in de compensatie van de gevolgen van het realiseren van de brug.

Vervolgens is een onderdeel van het ontwerp dat niet alleen de loods wordt afgebroken, maar ook het deel van de geschakelde woning, die achter de loods ligt, wordt afgebroken. De projectleider, ██████████ constateerde tijdens het bezoek aan onze woning dat de woning op huisnummer 225 geschakeld is aan het bijgebouw op mijn kavel. Blijkbaar was dat over het hoofd gezien met het maken van de plannen. Het heeft mij hoogstens verbaasd, dat dit in het ontwerp niet gezien en meegenomen is. Dit heeft echter wel gevolgen, aangezien de geschakelde woning niet zo maar voor de helft gesloopt kan worden. Dat heeft uiteraard ernstige gevolgen voor de bouwkundige staat van mijn bijgebouw. Ik vraag van u dat u dit ordentelijk zult oplossen in het volgende ontwerp van uw plan.

Tenslotte wil ik bij het punt van waardevermindering, aandacht vragen voor het herstel van de erfscheiding tussen mijn kavel en die van Leidsestraatweg 225. Op dit moment staat de parkeerplaats direct getekend op de erfgrans. Ik ga er van uit, dat een redelijke afstand bewaard zal blijven ten opzichte mijn kavel, en dat er een goede erfscheiding voor in de plaats komt, die een gelijke functie heeft als in de huidige situatie, wat betreft geluidsbarrière, invloeden van de natuur als wind en regen en privacy.

Negatieve gevolgen voor leefklimaat

Direct naast mijn kavel is er in het ontwerpplan een parkeerplaats gepland, notabene direct grenzend aan de erfgrans van mijn kavel. Naast de vraag die ik heb, of dit überhaupt wettig is, verwacht ik ook, met name op zondagmorgen en bij mooi weer, overlast, met parkerende auto's, dichtslaan de autoportieren, en veel spraakgeluid. Ik vraag mij ook af, waarom hier afgeweken wordt van de reguliere afspraak, dat bij uitbreiding van een locatie, geparkeerd moet worden op eigen erf. Waarom ligt dat bij de christelijk gereformeerde kerk anders?

Ik was overigens ook zeer verbaasd op de tekening te zien, dat er van de parkeerplaats een wandelpad getekend is, naar een aanlegsteiger. Hierover zijn wij ook niet geïnformeerd door de projectleider. Ik verwacht daarmee dat er veel geparkeerd zal gaan worden door mensen met plezierboten, met alle overlast van instap en uitstap, motoren die gestart worden, rondhangende mensen en zwerfvuil.

Ik wil ook graag reageren op de intekening van de aanlegsteiger. Die is, net als de parkeerplaatsen, getekend tegen de erfgrans van mijn kavel aan. Ook daar vraag ik mij af, of dat wettig is, en verwacht daar ook de nodige overlast van. Bovendien vraag ik mij af hoe zich dat verhoudt ten opzichte van wachtende recreanten met pleziervaart voor het openen van de brug. De oude Rijn is een drukke vaarroute, en ik verwacht daar de nodige opstoppingen van, met mensen die mogelijk ook bij mijn kade willen aanleggen. Wat gaat u doen, om dat te voorkomen, en de overlast daarvan weg te nemen?

Als derde punt betreffende het leefklimaat wil ik aandacht vragen voor de parkerende vrachtwagens bij mij voor mijn kavel. Ik heb hier meerdere keren melding van gemaakt, en klachten over ingediend bij de gemeente. U kunt dat bij de gemeente opvragen. Het viel mij op, dat zelfs bij de gemeente, bij melding, niet altijd duidelijk, dat vrachtwagens hier helemaal niet langdurig mogen parkeren. Tijdens de online-ontwerpsessie in november 2021 heb ik hier al aandacht voor gevraagd. Helaas heb ik van [REDACTED] ook op dit punt niet meer informatie gekregen over de vraag in hoeverre dit meegenomen wordt in het ontwerp. Daarom wil ik in deze brief specifieke aandacht vragen voor het (her-)inrichten van de Leidsstraatweg, waarmee de mogelijkheid voor vrachtwagens ontnomen wordt om bij mij voor de deur te parkeren, door bijvoorbeeld bomen te plaatsen, of afgegrensde kleine parkeerplaatsen. Graag zou ik hier met u over in contact komen.

Contact gemeente

Tenslotte wil ik graag nog benoemen dat in de ontwerpfase, voorafgaande aan deze gelegenheid tot het indienen van een zienswijze, ik zeer gehinderd ben in de goede voorbereiding om een zienswijze te kunnen indienen. Op 9 december 2021 is [REDACTED] bij mij geweest op de Leidsestraatweg 225A. Uit dit gesprek is wel aanvankelijk veel verduidelijkt, maar we hadden afgesproken dat [REDACTED] al de vragen die tijdens zijn bezoek zijn gesteld, verder per email zou beantwoorden. Nu, na twee maanden, heb ik nog geen enkele reactie ontvangen. De data dat ik daar nogmaals om gevraagd heb, zijn 03-01-2022 en 19-01-2022 en 16-02-2022 en op al deze verzoeken heb ik geen reactie gekregen. Ik betreur het zeer, en het verbaast me, dat hier op deze manier mee wordt omgegaan. Het maakt het voor mij natuurlijk moeilijk om mij goed voor te kunnen bereiden op het indienen van de zienswijze.

Ik wil u harte danken voor de aandacht die u neemt voor mijn argumenten en reken op een adequate behandeling, naar alle redelijkheid. Ik hoop dat we daarmee in alle goede verhoudingen tot een oplossing kunnen komen, naar alle tevredenheid van beide partijen.

Met hoogachting,



Zienswijze op ontwerp bestemmingsplan Rembrandtbrug

Gemeenteraad Woerden
p.a. team Ruimtelijke plannen
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug

Woerden, 22-02-2022

Geachte raad,

Op 29 juni 2021 heeft het college van B&W het voorontwerpbestemmingsplan voor de Rembrandtbrug vastgesteld. Dit is per brief bekend gemaakt aan omwonenden en op 12 juli 2021 zijn deze plannen gepresenteerd tijdens een online informatieavond.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit voorontwerp bestemmingsplan Rembrandtbrug.

Reactie gemeente Woerden op eerdere zienswijze voorontwerp bestemmingsplan

In de Nota van beantwoording inspraak reacties Voorontwerp bestemmingsplan Rembrandtbrug worden antwoorden gegeven op de door mij eerder ingediende zienswijze op het voorontwerp. Deze reactie heb ik als teleurstellend, weinig feitelijk onderbouwd, en juridisch onjuist ervaren op de volgende punten:

1. De reconstructie van de kruising Hollandbaan-Molenvlietbaan is uit het ontwerpbestemmingsplan gehaald. Als reden voert de gemeente aan dat niet alle mogelijkheden waren onderzocht, die een kleinere impact hebben, goedkoper zijn en toch bijdragen aan een goede verkeersdoorstroming. Het is daarmee onduidelijk wat met onze ingediende zienswijze op dit kruispunt gebeurd en wanneer en of de aanpassing van de rotonde onderdeel wordt van het ontwerp bestemmingsplan. Als burger ervaar ik een gefragmenteerd bestemmingsplan voorgeschoteld te krijgen waarbij op onderdelen door verschillende bewonersgroepen kan worden gereageerd in plaats van een totaalplan waarin de impact voor de hele gemeente in 1 keer zichtbaar wordt. Ik acht dit juridisch niet juist. De gemeente lijkt een salami tactiek te volgen waarbij voor elke stap andere referenties gelden. Bijvoorbeeld t.a.v. de voorgenomen hogere waarden als gevolg van het kruispunt. Als dit onderdeel wordt van een nieuw bestemmingsplan na realisatie van de Rembrandtbrug dan heeft er al een toename van verkeer plaatsgevonden waarbij de reconstructie van het kruispunt een kleiner akoestisch effect zal hebben en wederom geen geluidmaatregelen nodig blijken te zijn. Ik maak hier bezwaar tegen en acht dat de bestemmingsplanprocedures juridisch onjuist worden gevolgd. De gemeente dient m.i. een bestemmingplan te presenteren waarin alle voorziene ontwikkelingen op het verkeer na realisatie van de Rembrandtbrug worden meegenomen en geen deelplannen met verschillende faseringen en referenties.
2. Het onvolledig en gefragmenteerd uitvoeren van studies hebben we als bewoners in Molenvliet in de eerdere studiefasen al ervaren en bevestigen het beeld van een salami tactiek:

- a. We zijn als bewoners door de gemeente niet rechtstreeks betrokken in de plannen rondom de Rembrandtbrug terwijl de Hollandbaan in Molenvliet alle negatieve gevolgen daarvan gaat ondervinden in de vorm van ruim 20% meer verkeer en geluid. Het wijkplatform Molenvliet heeft recent schriftelijk bevestigd aan de raad niet met de plannen voor de Rembrandtbrug te hebben ingestemd. De gemeente blijft willens en wetens bevestigen dat dit wel zo is. Als burger ervaar ik dat als teleurstellend en als het ontkennen van feitelijke informatie door de gemeente.
- b. De MKBA is onvolledig uitgevoerd: de nadelige effecten voor Molenvliet en specifiek de Hollandbaan zijn niet meegenomen waardoor aan besluitvormers een te positief beeld over de effecten van de Rembrandtbrug is geschetst en een onjuist besluit is genomen.
- c. De visie op de ontwikkeling van bedrijventerreinen op Barwoudswaarder, bij Zegveld en Nieuwerbrug is m.i. niet vertaald naar gevolgen op de verkeersstromen. Ik heb in mijn eerdere visie aangegeven dat de verkeer aantrekkende werking van de Rembrandtbrug niet is meegenomen in de cijfers. Met name de ontwikkeling van bedrijventerreinen zal een toename teweeg brengen van auto- en vooral ook vrachtverkeer, die nu niet is meegenomen in de onderzoeken.

De gemeente verwijst in reactie hierop naar de eerdere studies rondom de Rembrandtbrug zonder inhoudelijk met een onderbouwing of cijfers te komen.

3. Verplaatsen van het probleem:

- a. Er wordt straks 26 mio uitgegeven voor het verplaatsen van de verkeerstromen op de Rembrandtlaan en Boerendijk naar de Hollandbaan. De Hollandbaan heeft nu al net zo veel verkeer te verduren als de Boerendijk.
- b. Er wordt straks 0 mio euro uitgegeven voor het treffen van mitigerende maatregelen op de Hollandbaan waarvan in tegenstelling tot de woningen op de Boerendijk de tuinen van de woningen aan de weg liggen. Deze worden daardoor onbruikbaar hetgeen een grote planschade met zich meebrengt. Dit geldt ook voor de woningen langs de Molenvlietbaan.
- c. Er wordt straks 0 mio uitgegeven voor de Westelijke randweg wat wel degelijk een robuuste oplossing is voor het verkeersnetwerk in Woerden West en dan bij voorkeur in combinatie met een 50% goedkopere brug meer richting Nieuwerbrug. Welke gemeente in Nederland plant anno 2022 nog een hoofdontsluitingsweg door 2 woonwijken? Ik denk dat we het antwoord wel weten, want de gemeente Woerden doet dit namelijk ook in Snel en Polanen door daar de A2 op de A12 te ontsluiten langs een woonwijk en gaat daar nu dure maatregelen treffen om dit probleem op te lossen. Laten we dit als leerzaam voorbeeld gebruiken voor Molenvliet en de Hollandbaan.

De gemeente verwijst in reactie hierop naar de eerdere studies rondom de Rembrandtbrug zonder inhoudelijk met een onderbouwing of cijfers te komen.

Zienswijze op ontwerp bestemmingsplan Rembrandtbrug.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan voorontwerp Rembrandtbrug.

Plangebied

In de beschrijving van het plangebied wordt vooral de verkeerssituatie en de hoge intensiteiten op de route Rembrandtlaan – Jozef Israël – Boerendijk 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 scope 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 Barwoudswaarder. 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. Ik maak 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.

Omgevingswet en planfasering

De omgevingswet die op 1 juli 2022 in werking treedt is niet van toepassing, omdat de officiële procedure van dit bestemmingsplan daarvoor is gestart. Dit lijkt niet van toepassing 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. Ik maak 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.

Verkeersvisie 2030

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 ik hier in mijn reactie op het voorontwerp mijn zorgen over heb uitgesproken. Het effect van de herontwikkeling van de bedrijventerreinen in Barwoudswaarder 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. Ik maak hier bezwaar tegen en ben 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 Barwoudswaarder.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan 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.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt en zie uw reactie graag tegemoet.

Hoogachtend,

