

Nota inspraak en overleg

Voorontwerpbestemmingsplan



Projectnummer:

NL.IMRO.0632.BPBrughwaard-bOW1

Datum:

Oktober 2020

Opdrachtgever:

Gemeente Woerden

Inhoud

1 Inleiding.....	4
1.1 Doel van deze nota.....	4
1.2 Leeswijzer.....	4
1.3 Overzicht van inspraak- en overlegreacties.....	5
2 Verkeer.....	7
3 Overlegreacties.....	7
3.1 Gasunie.....	8
3.2 HDSR.....	8
3.3 Provincie Utrecht.....	10
3.4 Stedin.....	11
3.5 Gemeente Utrecht.....	12
3.6 VRU.....	14
4. Inspraakreacties.....	15
4.1 Registratienummer Reactie 20.010074.....	15
4.2 Registratienummer Reactie 20.010074.....	15
4.3 Registratienummer Reactie 20.010074.....	16
4.4 Registratienummer Reactie 20.010074.....	17
4.5 Registratienummer Reactie 20.010074.....	17
4.6 Registratienummer Reactie 20.010074.....	18
4.7 Registratienummer Reactie 20.010074.....	18

4.8 Registratienummer Reactie 20.010074	19
4.9 Registratienummer Reactie 20.010074	20
4.10 Registratienummer Reactie 20.010074	20
4.11 Registratienummer Reactie 20.010074	21
4.12 Registratienummer Reactie 20.010074	21
4.13 Registratienummer Reactie 20.010074	22
4.14 Registratienummer Reactie 20.010065 en 20.009079	23
4.15 Registratienummer Reactie 20.009815	23
4.16 Registratienummer Reactie 20.010047	24
4.17 Registratienummer Reactie 20.009909	26
4.18 Registratienummer Reactie 20.010051	30
4.19 Registratienummer Reactie 20.010052	34
4.20 Registratienummer Reactie 20u.11401	37
4.21 Registratienummer Reactie 20.009586	38
4.22 Registratienummer Reactie 20.010990	40
4.23 Registratienummer Reactie 20.010168	44
4.24 Registratienummer Reactie 20.010314	46
4.25 Registratienummer Reactie 20.010314	46
4.26 Registratienummer Reactie 20.010949	47
5 Ambtshalve wijzigingen.....	48

1 Inleiding

1.1 Doel van deze nota

Deze Nota inspraak en vooroverleg heeft tot doel insprekers en belangstellenden in de gelegenheid te stellen om kennis te nemen van alle inspraak- en overlegreacties op het voorontwerp-bestemmingsplan 'Ontsluiting Harmelerwaard', de antwoorden van de gemeente Woerden hierop en de mogelijke wijzigingen in het voorontwerpbestemmingsplan. In deze nota wordt elke inspraak- en overlegreactie afzonderlijk samengevat, beantwoord en wordt per reactie aangegeven of en in welke mate de reactie aanleiding geeft tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan 'Ontsluiting Harmelerwaard'.

Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is op 26 maart 2020 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegezonden aan 11 instanties en organisaties (Stedin, Gasunie, HDSR, NMU, provincie Utrecht, Vitens, VRU, LTO Noord, gemeente Utrecht, Stichting Hugo Kotenstein, Fietzersbond Woerden) die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Op 6 mei is een reminder verzonden en is de termijn om te reageren verlengd tot en met 15 mei 2020. Er zijn 5 overlegreacties ontvangen.

Inspraak

Op 22 april 2020 hebben Burgemeester en Wethouders bekend gemaakt in de Woerdens Courant en Staatscourant dat het voorontwerpbestemmingsplan 'Ontsluiting Harmelerwaard' gedurende vier weken ter inzage ligt voor inspraakreacties. De direct omwonenden en verschillende stakeholders zijn tevens per brief geïnformeerd. Het bestemmingsplan lag ter inzage van 23 april tot en met 20 mei 2020. Ook is het digitale bestemmingsplan met de bijbehorende stukken op de websites www.woerden.nl en www.onzewijk.woerden.nl geplaatst. Binnen de genoemde termijn heeft een ieder inspraakreacties naar voren kunnen brengen.

Behalve inspraak- en overlegreacties kunnen wijzigingen van het voorontwerp hun oorzaak vinden in hun nieuwe of gewijzigde inzichten en het herstel van onjuistheden: de ambtshalve wijzigingen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het onderwerp 'Verkeer' behandeld dat in meerdere inspraak- en overlegreacties aan de orde wordt gesteld. Waar mogelijk wordt bij de beantwoording van individuele inspraak- en overlegreacties verwezen naar het antwoord van de gemeente Woerden zoals verwoord in dit hoofdstuk.

In hoofdstuk 3 komen de overlegreacties ex artikel 3.1.1 Bro aan bod. Elke overlegreactie wordt kort samengevat en beantwoord. Na elke beantwoording wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassingen van het voorontwerpbestemmingsplan.

In hoofdstuk 4 komen de inspraakreacties aan de orde. Elke inspraakreactie wordt kort samengevat en beantwoord. Ook hier wordt telkens aangegeven of de reactie leidt tot het aanpassen van het voorontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 is gewijd aan de ambtshalve wijzigingen. Op grond van nieuwe gegevens en inzichten die losstaan van inspraak- en overlegreacties kan het wenselijk zijn om het bestemmingsplan op onderdelen te wijzigingen.

In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeersonderzoek opgenomen.

1.3 Overzicht van inspraak- en overlegreacties

Nr.	Vooroverlegorgaan	Datum	Registratienr.
3.1	Gasunie	27-3-2020	20.009237
3.2	HDSR	3-4-2020	20.009240
3.3	Provincie Utrecht	23-4-2020	20.009238
3.4	Stedin	7-5-2020	20.009239
3.5	Gemeente Utrecht	14-5-2020	20.009653

Nr.	Adres	Datum	Registratienr.
4.1		1-5-2020	20.010074
4.2		5-5-2020	20.010074
4.3		6-5-2020	20.010074
4.4		6-5-2020	20.010074
4.5		6-5-2020	20.010074
4.6		6-5-2020	20.010074
4.7		6-5-2020	20.010074
4.8		8-5-2020	20.010074
4.9		8-5-2020	20.010074
4.10		9-5-2020	20.010074
4.11		10-5-2020	20.010074
4.12		10-5-2020	20.010074
4.13		14-5-2020	20.010074

4.14		6-5-2020	20.009079
4.14a		12-5-2020	20u.08573
4.14a		19-5-2020	20.010065
4.15		15-5-2020	20.009815
4.16		18-5-2020	20.010047
4.17		18-5-2020	20.009909
4.18		19-5-2020	20.010051/20.010106
4.19		19-5-2020	20.010052
4.20		12-5-2020	20u.11401
4.21		13-5-2020	20.009586
4.22		20-5-2020	20.010174 (pro forma) en 20.010990
4.23		20-5-2020	20.010168
4.24		18-5-2020	20.010314
4.25		17-5-2020	20.010314
4.26		1-6-2020	20.010949

2 Verkeer

In de inspraak- en overlegreacties worden door insprekers en overlegpartners onderwerpen aan de orde gesteld die in meerdere reacties terugkeren en het individuele belang te boven gaan. In dit geval komt het onderwerp 'verkeer' vaak terug. Gegeven het belang van dit onderwerpen en strevend naar een doelmatige beantwoording van de ontvangen reacties, wordt voorafgaand aan de beantwoording van elke afzonderlijke inspraak- en overlegreactie eerst dit onderwerpen met een algemene strekking besproken.

Veel inspraakreactie hebben betrekking op het veranderen van de verkeerssituatie als gevolg van het voornemen om een nieuwe aansluiting aan te leggen. Er is daarom een uitgebreid verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 11 bij het bestemmingsplan opgenomen. Het onderzoek geeft inzicht in de nut en noodzaak van het project, de reden waarom er gekozen is voor de voorkeursvariant en de effecten van de nieuwe verbinding op het omliggende wegennet. Ook is inzicht gegeven in de situatie met en zonder verkeerskundige knip op de Dorpeldijk.

Uit het onderzoek komt naar voren dat de knip op de Dorpeldijk noodzakelijk is om te voorkomen dat de ontsluitingsweg veel verkeer gaat aantrekken. Om deze reden is de knip op de Dorpeldijk onderdeel van het project.

3 Overlegreacties

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Ontsluiting Harmelerwaard' is aan de volgende instanties en organisaties toegezonden:

1. Stedin (reactie 3.4)
2. Gasunie (reactie 3.1)
3. HDSR (reactie 3.2)
4. NMU
5. Provincie Utrecht (reactie 3.3)
6. Vitens
7. VRU (reactie 3.6)
8. LTO Noord
9. Gemeente Utrecht (reactie 3.5)
10. Stichting Hugo Kotenstein (eveneens per brief t.a.v. inspraak)
11. Fietsersbond Woerden (eveneens per brief t.a.v. inspraak)

De ontvangen reacties worden hier samengevat en beantwoord.

3.1 Gasunie

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
3.1.1	<p>Geen opmerkingen</p> <p>Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).</p> <p>Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.</p>	Wij nemen uw bericht voor kennisgeving aan.	Nee

3.2 HDSR

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
3.2.1	<p>Ontwerp brug</p> <p>Ik kan me herinneren een keer een gesprek te hebben gevoerd over dit plan waar we ook bij de brug hebben stilgestaan. Hoe zit het met de brug en een eventueel ontwerp daarvan? Misschien voor deze procedure iets minder relevant maar er zullen wel vanuit het waterschap enkele eisen komen omtrent de vormgeving van deze brug.</p>	<p>Parallel aan de planprocedure wordt gestart met de uitwerking van het ontwerp van de brug. In dit proces is inmiddels ook contact opgenomen met het HDSR voor nadere afstemming omtrent eventuele eisen vanuit het hoogheemraadschap.</p> <p>In de uitwerking van het ontwerp van de brug wordt met de volgende beleidsregels bij de Keur van HDSR rekening gehouden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - artikel 5: Hierin is vastgesteld dat de aanleg van een brug kan worden vergund mits de opstuwingsbeperking blijft en de doorvoercapaciteit blijft voldoen aan de norm. In een primaire of secundaire watergang met hoge stroomsnelheid 	Nee

		<p>(zoals de Leidsche Rijn) kunnen twee sets palen of pijlers ophoping van maaisel/takken en dergelijke veroorzaken en daarmee de doorvoer van water belemmeren. Indien met de aanleg van brug meer dan 25 m² water wordt weggenomen, dan dient dit gecompenseerd te worden;</p> <ul style="list-style-type: none"> - artikel 29: Met het aanleggen van een brug in de zone van een waterstaatswerk moet de erosiebestendigheid en stabiliteit van de waterkering worden gewaarborgd. 	
3.2.2	<p>Tekstuele opmerking Er wordt regelmatig gesproken over “De Stichtse Rijnlanden” of “DSR” daar moet “Hoogheemraadschap” of “H” nog voor.</p>	De tekst wordt hierop nagelopen en aangepast.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
3.2.3	<p>Gedempt water De toename verharding bedraagt 2200 m² en er wordt ook water gedempt. Het is mij niet helemaal duidelijk wat allemaal onder de demping wordt verstaan. Een aandachtspunt is dat als watergangen (deels) gedempt worden omdat de weg eroverheen komt dat deze vierkante meters dan ook als demping gelden. Daarnaast nog een aandachtspunt: een overschot aan compensatie uit een project kan niet zomaar overgedragen worden aan een ander project. Hierover wordt in de toelichting wel gesproken (nieuwbouw Interplant Roses), mocht dit wel de bedoeling zijn dan vraag ik u om contact met mij op te nemen zodat we de (on)mogelijkheden hierover kunnen verkennen.</p>	De paragrafen 7.2 en 7.3 van de toelichting zijn aangepast aan de laatste ontwikkelingen. Hierin is aangegaan op de compensatie van de te dempen watergangen en het toevoegen van het verhard oppervlak. Ook is er geen sprake meer van een overdracht van compensatie aan een ander project.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
3.2.4	<p>Isoleren bermsloten Er wordt ook gesproken over het zoveel mogelijk isoleren van de bermsloten ten opzichte van het watersysteem. Als zo een watergang volledig geïsoleerd wordt is het geen onderdeel meer van het watersysteem en daarmee ook niet meer van de watercompensatie.</p>	In het kader van waterkwaliteit worden de bermsloten van het nieuwe tracé, volgens afspraak met het HDSR, zoveel mogelijk geïsoleerd van het watersysteem.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

3.3 Provincie Utrecht

Nr.	Samenvatting	Beantwoording	Aanpassing
3.3.1	<p>Cultuurhistorie & Recreatie</p> <p><u>Ontwerp brug</u></p> <p>Er wordt in de toelichting niet duidelijk gemaakt hoe de nieuwe brug er uit gaat zien. Qua doorvaarthoogte dient de brug conform de regels van het Basisplan voor de Recreatietoervaart (BRTN) te worden aangelegd.</p>	<p>De Oude Rijn is opgenomen in de BRTN. De Oude Rijn is gecategoriseerd als Motorbootroute categorie D (DM). De gewenste doorvaarthoogte is 2,40m. Het plan voorziet in een beweegbare brug waarmee de doorvaarthoogte onbeperkt is. Hiermee vormt de brug geen belemmering voor de toekomstige inrichting als Motorbootroute categorie D.</p>	Nee
3.3.2	<p><u>Verkeersveiligheid -</u></p> <p>Ook wordt er aan de noordkant van de Leidse Rijn aandacht gevraagd voor de continuïteit van de langzaam verkeersverbinding en het jaagpad.</p>	<p>In het technische ontwerp van de weg wordt zoveel mogelijk invulling gegeven aan een veilige langzaam verkeersverbinding op de Harmelerwaard. Er komt een verbod op afslaan voor gemotoriseerd verkeer vanaf de brug richting de Harmelerwaard en vice versa. Het verkeer vanaf de brug wordt gedwongen om rechtdoor te rijden in beide richtingen. Op de Harmelerwaard komt ook een verbod op afslaan voor gemotoriseerd verkeer. Het verkeer dient hier ook verplicht rechtdoor te rijden.</p>	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
3.3.3	<p><u>Medebestemming archeologie</u></p> <p>Vanwege de hoge archeologische verwachting en de aanwezigheid van de Limesweg is verkennend booronderzoek uitgevoerd. Afhankelijk van de uitvoeringsdiepte van weg en brug zal er nog een proefsleuven en/of karterend booronderzoek moeten worden uitgevoerd. In het bestemmingsplan worden in elk geval archeologische medebestemmingen opgenomen.</p>	<p>In het bestemmingsplan is de dubbelbestemming 'Archeologie 3 en 4' opgenomen. Voordat begonnen wordt met de uitvoering zal vervolgonderzoek door middel van proefsleuven in een deel van het plangebied worden uitgevoerd. Dit vervolgonderzoek kan worden uitgevoerd als de gegevens met betrekking tot de verstoringsdiepte en funderingswijze van de aanleg van de brug over de Leidsche Rijn bekend zijn.</p>	Nee
3.3.4	<p>Mobiliteit</p> <p>Er wordt vanuit gegaan dat wanneer een verkeerssituatie wijzigt en de provincie hier toestemming voor moet geven, er in een verkenning is gekeken of en hoe de verkeersstromen wijzigen.</p>	<p>Er is geen onderzoek gedaan naar het kruispunt VRI PRU-K0042, N419 - aansluiting A12 noord. Wanneer de brug is aangelegd betekent dit dat er ongeveer 1700 mvt/etmaal van de brug gebruik gaan maken (volgens</p>	Nee

	Wanneer de impact van de wijziging dan significant lijkt, wordt het kruispunt (kruispunt VRI PRU-K0042, N419 - aansluiting A12 noord) opnieuw doorgerekend. Op basis van die doorrekening kan er besloten worden om de situatie te laten zoals het is of moet er een project opgestart worden. Heeft deze verkenning en doorrekening plaatsgevonden?	modelberekeningen) in 2030. Omdat er slechts een beperkte stijging is in het aantal motorvoertuigen per etmaal heeft dit naar verwachting geen (groot) effect op het genoemde kruispunt. Deze VRI heeft voldoende restcapaciteit.	
3.3.5	<p>Water</p> <p>De Leidsche Rijn is een KRW waterlichaam. De benodigde werkzaamheden en gebruikte materialen mogen niet leiden tot een permanente achteruit gaan van het KRW waterlichaam. Verder wordt meegegeven dat de volgende beschrijvingen of onderbouwingen ontbreken in paragraaf 3.2 of H7: Een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor het KRW waterlichaam. Maatregelen om mogelijke permanente negatieve effecten op het KRW waterlichaam de Leidsche Rijn te voorkomen als gevolg van de gebruikte bouwmaterialen, aanleg van de weg en de brug over de Leidsche Rijn.</p>	Op het waterlichaam Leidsche Rijn is de KRW van toepassing. Dit houdt in dat het water van dusdanig kwaliteit is dat flora en fauna zich kunnen ontwikkelen. De komst van een brug over de Leidsche Rijn kan van invloed zijn op de waterkwaliteit. De impact hiervan zal naar verwachting dus danig klein zijn dat dit geen effecten heeft op de waterkwaliteit. Bij de technische uitwerking van de brug zal hier nader onderzoek naar worden gedaan om de effecten van de nieuwe brug op de kwaliteit van het water te minimaliseren.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

3.4 Stedin

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
3.4.1	Stedin heeft een belang, er staat hier een traforuimte op eigen grond. De bereikbaarheid is van groot belang om dit mee te nemen in de aanpassing. Tevens loopt er een aanvraag voor een huisaansluiting die een raakvlak heeft met uw ontwerp. De vergunning is- wordt hiervoor verstuurd.	Inmiddels vindt er nadere afstemming plaats tussen de gemeente Woerden en Stedin over het raakvlak tussen de nutsvoorzieningen en het ontwerp van de weg en de brug. In het vervolgproces blijven wij Stedin betrekken voor een goede afstemming hierover.	Nee

3.5 Gemeente Utrecht

Nr.	Samenvatting	Beantwoording	Aanpassing
3.5.1	<p>In de stukken behorende bij het bestemmingsplan wordt niet gesproken over de ‘knip’ die wenselijk is na de realisatie van de nieuwe ontsluiting.</p> <p>Gemeente Utrecht verwacht sluijverkeer (vanaf de A2) via Liesgrassingel – Dorpeldijk, door Harmelerwaard, via de nieuwe brug naar de aansluiting A12. Wetende dat in de spitsen de Rivierkom, Landschapsbaan en Veldhuizerweg als druk ervaren wordt, is dit een groot risico. Met de gemeente Woerden en de bewoners van de Liesgrassingel is altijd gecommuniceerd dat het beëindigen van de ontsluitingsfunctie van Liesgrassingel/ Dorpeldijk pas kan als de alternatieve ontsluiting naar de Harmelerwaard er is. Komende periode moet er gekeken worden wat de mogelijkheden hierin zijn en wat de positieve en negatieve effecten zijn van een dergelijk knip in de omgeving. Een van de ‘bij effecten’ zal zijn de mogelijke toename van verkeer op de Parkweg (en in het verlengde daarvan de Dorpsstraat) als gevolg van de afsluiting Liesgrassingel, terwijl Parkweg ook al de toename als gevolg van de afsluiting Bochtdijk en maatregel Polderweg, heeft moeten opvangen.</p>	<p>Inmiddels heeft er uitvoerig overleg plaatsgevonden met de gemeente Utrecht over de ‘knip’ en is er onderzoek gedaan naar de effecten van een knip in de Dorpeldijk (Verkeersonderzoek Ontsluiting Harmelerwaard, Witteveen + Bos). Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat een knip in de Dorpeldijk noodzakelijk is om het verkeer op de Liesgrassingel te laten afnemen. De situatie zonder knip leidt tot sterke toename van het verkeer en dat is onwenselijk.</p>	<p>Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.</p>
3.5.2	<p>Ontwerp aansluiting op de Harmelerwaard</p> <p>Is bijvoorbeeld de kruising voor alle verkeer gelijkvloers en in alle richtingen? Wij verwachten ook effecten op Zandweg/Harmelerwaard (fietsstraat). We willen voorkomen dat er meer autoverkeer vanuit Vleuten en De Meern over de Zandweg/Harmelerwaard gaat rijden richting A12. Is dit onderzocht? Maatregelen om dit tegen te gaan zien we niet terug.</p>	<p>Ook hierover heeft inmiddels overleg plaatsgevonden met de gemeente Utrecht. Het plan voorziet in een verbod op afslaan voor gemotoriseerd verkeer op de verlengde Hugo de Vriesweg. Het verkeer vanaf de brug wordt gedwongen om rechtdoor te rijden en vice versa. Op de Harmelerwaard komt ook een verbod op afslaan voor gemotoriseerd verkeer. Het gemotoriseerde verkeer dient hier ook verplicht rechtdoor te rijden.</p>	<p>Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.</p>
3.5.3	<p>Verkeersveiligheid</p>	<p>In het ontwerp van het kruispunt tussen de Hugo de Vriesweg en Harmelerwaard wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met een veilige inrichting voor de</p>	<p>Ja, nadere motivering wordt verwerkt</p>

	De fietsroute via de Zandweg, voor onder andere scholieren tussen Utrecht en omgeving, vraagt een veilige en aantrekkelijke route en goede inrichting van de kruising.	fietser. Door het invoeren van een verbod op afslaan zoals hierboven beschreven wordt het maximale gedaan om de route aantrekkelijk te maken voor fietsers.	in de toelichting.
3.5.4	<p>We maken ons zorgen over de maatregelen die noodzakelijk lijken in reactie op de aanleg van deze nieuwe weg.</p> <p>Het gebied tussen Woerden en Utrecht is een belangrijk recreatiegebied voor de naar rust zoekende recreant. Een goede ontsluiting is daarbij belangrijk. Ook voor de oriëntatie op voorzieningen in beide gemeente. Het aantal autoverbindingen tussen Vleuten – De Meern en het ‘achterland’ (Harmelen, Woerden, Harmelerwaard, Kockengen) is de afgelopen jaren al afgenomen en dreigt nu nog verder af te nemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Polderweg is sinds enkele jaren gedurende de ochtendspits uitsluitend bestemd voor bestemmingsverkeer uit een beperkt aantal postcodegebieden. - De Bochtdijk is afgesloten voor alle verkeer (tegelijkertijd met het instellen van de maatregel op de Polderweg). - De Dorpeldijk zou ter plaatse van de aansluiting Liesgrassingel gesloten moeten worden. - De Zandweg mogelijk ook een knip? - De buslus tussen Rijksweg en de rotonde Veldhuizerweg: afsluiting zit in de pen. <p>Wat er overblijft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De ‘nieuwe’ randweg Harmelen, parallel aan de A12 en aansluitend op de Veldhuizerweg – Letschertweg. - De Rijksweg - De Parkweg. <p>Er zal een nadere afweging moeten plaatsvinden op maatregelen aan het omliggende wegennetwerk. Graag zien wij de mogelijke effecten beter in beeld gebracht en gaan wij daarover met gemeente Woerden in gesprek.</p>	<p>Inmiddels heeft er overleg plaatsgevonden. De ‘knip’ heeft als nadeel dat er omrijdroutes gaan ontstaan voor de benoemde relaties. Inmiddels is heeft er een uitvoerige analyse met het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU3.4) plaatsgevonden om de effecten van de ‘knip’ in beeld te brengen. Bij het aanbrengen van een fysieke knip tussen de Dorpeldijk en de Liesgrassingel wordt een grote hoeveelheid doorgaand verkeer voorkomen. Dit is verkeer wat van de nieuwe verbinding gebruik maakt, maar geen bestemming heeft in het kassengebied.</p> <p>Op enkele wegen in de gemeente Utrecht is een toename te zien in verkeersintensiteiten. Het gaat om de Parkweg, de Veldhuizerweg en de Rijksweg. Voor de exacte toename in verkeersgeneratie wordt verwezen naar bijlage 11 bij het bestemmingsplan. Deze extra verkeersaantallen kunnen goed worden opgevangen. De grootste toename is te zien op de Parkweg, maar deze weg is daar beter geschikt voor, mede vanwege het vrij liggende fietspad.</p> <p>Een uitgebreide analyse van de verkeerskundige effect is opgenomen in het Verkeersonderzoek Ontsluiting Harmelerwaard, Witteveen + Bos (bijlage bij het bestemmingsplan).</p>	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

3.6 VRU

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
3.6.1	Geen opmerkingen.	Wij nemen uw bericht voor kennisgeving aan.	Nee

4. Inspraakreacties

4.1 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.1.1	Blijft de blauwe brug ter hoogte van Kwakkenbos en café het Scheepje open voor zwaar verkeer? Lijkt mij wel zo handig voor de leveranciers voor bovenstaande bedrijven incl de eerste boer op de Harmelerwaard en de toegankelijkheid voor de winkel en sportvelden. En belangrijkste een extra verbinding voor hulpdiensten.	Het plan voorziet niet in aanpassingen aan de blauwe brug in de Harmelerwaard. De bereikbaarheid voor de bedrijven aan de Harmelerwaard via deze route verandert niet.	Nee
4.1.2	Wordt de gehele Harmelerwaard in zijn geheel een fietsroute waar het overige verkeer (auto)te gast is?	Dit plan voorziet niet in de inrichting van de Harmelerwaard als fietsroute. Dat betreft een ander project. Dit plan houdt wel rekening met de fietsroute daar waar het dit plan kruist.	Nee

4.2 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.2.1	Maatregelen Liesgrassingel Als bewoonster langs de Liesgrassingel ben ik, net als onze burens, opgelucht met deze bouwplannen. Zoals jullie weten is ons beloofd dat de Liesgrassingel doodlopend zou worden. Wij wonen naast een drempel op de Liesgrassingel en bij elke tractor en vrachtwagen voel je de trillingen, zelfs als je je aan de andere kant van het huis bevindt. Dan voel je plotseling een trilling door je lichaam gaan. Tijdens deze corona periode is het	<p>De gemeente Woerden en gemeente Utrecht hebben bestuurlijk afgesproken dat ten behoeve van een goede uitvoering van het bestemmingsplan een verkeerkundige knip wordt gerealiseerd. Deze knip komt tussen Het Hoog en de Oeverzeggelaan. Het gemaal / de vistrap van het HDSR is nog vanaf de Dorpeldijk bereikbaar. De knip bevindt zich tussen de aansluiting van het pad aan de noordzijde en het pad aan de zuidzijde. Op de navolgende afbeelding is de ligging van de knip weergegeven middels een rode stip.</p> <p>De knip wordt dusdanig uitgevoerd dat deze alleen door fietsers, voetgangers en hulpdiensten kan worden gepasseerd. Gemotoriseerd verkeer wordt hier gestremd. De verkeerskundige knip zorgt er daarmee voor dat de nieuwe verbinding over de Leidsche Rijn met name door bestemmingsverkeer van het</p>	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

	<p>aantal passerende personenauto's (helaas tijdelijk) aanzienlijk geslonken alhoewel een aantal automobilisten/motorrijders hiervan gebruik maakt door met hoge snelheid over de Liesgrassingel te racen terwijl nu veel kinderen, met of zonder ouders, rustig over de weg fietsen of wandelen. Vooral omdat het voor voetgangers hier zo smal is. Ik hoop dat jullie overwegen om de Liesgrassingel doodlopend te maken of drastische snelheidsbeperkende maatregelen te nemen om het veilig te maken, of grote obstakels plaatsen en de drempel verwijderen.</p>	<p>glastuinbouwgebied wordt gebruikt. Het aandeel sluipverkeer dat ook in de toekomst gebruik maakt van de nieuwe verbinding is zeer beperkt.</p> <p>Het verkeersbesluit wordt door de gemeente Utrecht genomen voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeente Woerden. Deze afspraak wordt vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst.</p> 	
--	--	--	--

4.3 Registratienummer Reactie 20.010074

Nr.	Samenvatting	Beantwoording	Aanpassing
4.3.1	<p>Maatregelen i.v.m. sluipverkeer Wij maken ons grote zorgen over toekomstig sluipverkeer, zodra de brug over de rij (Utrechtsestraatweg / Zandweg) er ligt om het kassengebied bij Harmelerwaard te ontsluiten. Nu hebben we al te</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

	kampen met enorm veel sluipverkeer en ervaren dat het sluipverkeer zelfs wegversperringen weghaalt, op het moment dat deze weg is afgesloten. Dus voordat de nieuwe ontsluiting in gebruik genomen gaat worden, verwachten we dat de juiste / passende maatregelen genomen worden, zodat het sluipverkeer niet meer via de Liesgrassingel zijn doorgang kan vinden. Een bord is onvoldoende. Wij spreken uit ervaring dat dit een onvoldoende maatregel is om het sluipverkeer tegen te houden. Een passende oplossing zou zijn de weg afsluiten.		
--	---	--	--

4.4 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.4.1	<p>Maatregelen sluipverkeer</p> <p>Door de bouw van de Brug zijn wij bang dat er meer sluipverkeer over de liesgrassingel zal komen. In onze optiek is het juist van belang dat de liesgrassingel verkeersluw wordt. 15 jaargeleden is bij de aankoop van de woningen langs deze straat aangegeven dat de liesgrassingel zou worden afgesloten voor doorgaand verkeer. Graag vernemen wij hoe deze afsluiting met de gemeente Utrecht wordt gecoördineerd.</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

4.5 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.5.1	<p>Maatregelen Liesgrassingel in bestemmingsplan vastleggen</p> <p>Graag vragen wij uw nadrukkelijke aandacht voor de op 27 november 2012 resp. 5 maart 2013 door wethouder Lintmeijer van de Gemeente Utrecht reeds toegezegde (volledige) afsluiting van de Liesgrassingel (ter hoogte van het gemaal) voor doorgaand snelverkeer zodra de nieuwe alternatieve ontsluiting van het</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

	<p>glastuinbouwgebied Harmelerwaard gereed is. Die afsluiting is mede noodzakelijk om een aanzuigende werking van (sluip)verkeer te voorkomen aangezien er door de aanleg van de brug over de Leidsche Rijn anders een zeer efficiënte sluiproute ontstaat tussen de afrit Vleuten op de A2 en de oprit Harmelen op de A12 en vice versa (waarmee knooppunt Oudenrijn en de Leidsche Rijn tunnel zou worden vermeden). Graag vragen wij u om deze afsluiting in het bestemmingsplan vast te leggen en via intergemeentelijk bestuurlijk overleg ook te effectueren tegelijkertijd met oplevering van de brug.</p>		
--	---	--	--

4.6 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.6.1	<p>Afsluiting Liesgrassingel vastleggen in bestemmingsplan Graag maak ik gebruik van de inspraakmogelijkheid op het ontwerp bestemmingsplan voor de ontsluiting van de Harmelerwaard. Allereerst wil ik aangeven dat ik zeer positief ben over de ontsluiting. Daarnaast zou ik u graag willen wijzen op de eerder door wethouder Lintmeijer gedane toezeggingen in november 2012 en maart 2013 over de afsluiting van de Liesgrassingel ter hoogte van het gemaal. Graag zou ik willen vragen deze toegezegde (volledige) afsluiting mee te nemen in het bestemmingsplan en gelijktijdig te realiseren om sluiptverkeer tussen A2 en A12 te voorkomen.</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

4.7 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.7.1	<p>Afsluiting Liesgrassingel vastleggen in bestemmingsplan Graag vragen wij uw aandacht voor de op 27 november 2012 resp. 5 maart 2013 door wethouder Lintmeijer van de Gemeente Utrecht reeds toegezegde (volledige) afsluiting van de Liesgrassingel (ter hoogte van het gemaal) voor doorgaand snelverkeer zodra de nieuwe</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

	<p>alternatieve ontsluiting van het glastuinbouwgebied Harmelerwaard gereed is. Die afsluiting is mede noodzakelijk om een aanzuigende werking van (sluip)verkeer te voorkomen aangezien er door de aanleg van de brug over de Leidsche Rijn anders een zeer efficiënte sluiproute ontstaat tussen de afrit Vleuten op de A2 en de oprit Harmelen op de A12 en vice versa (waarmee knooppunt Oudenrijn en de Leidsche Rijn tunnel zou worden vermeden). Graag vragen wij u om deze afsluiting in het bestemmingsplan vast te leggen en via intergemeentelijk bestuurlijk overleg ook te effectueren tegelijkertijd met oplevering van de brug. Nu al is het verkeer op de liesgrassingel buitengewoon druk!</p>		
--	---	--	--

4.8 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.8.1	<p>Afsluiting Liesgrassingel vastleggen in bestemmingsplan Graag vragen wij uw nadrukkelijke aandacht voor de op 27 november 2012 resp. 5 maart 2013 door wethouder Lintmeijer van de Gemeente Utrecht reeds toegezegde (volledige) afsluiting van de Liesgrassingel (ter hoogte van het gemaal) voor doorgaand snelverkeer zodra de nieuwe alternatieve ontsluiting van het glastuinbouwgebied Harmelerwaard gereed is. Die afsluiting is mede noodzakelijk om een aanzuigende werking van (sluip)verkeer te voorkomen aangezien er door de aanleg van de brug over de Leidsche Rijn anders een zeer efficiënte sluiproute ontstaat tussen de afrit Vleuten op de A2 en de oprit Harmelen op de A12 en vice versa (waarmee knooppunt Oudenrijn en de Leidsche Rijn tunnel zou worden vermeden). Graag vragen wij u om deze afsluiting in het bestemmingsplan vast te leggen en via intergemeentelijk bestuurlijk overleg ook te effectueren tegelijkertijd met oplevering van de brug.</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

4.9 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.9.1	<p>Afsluiting Liesgrassingel vastleggen in bestemmingsplan</p> <p>Graag wil ik gebruik maken van de inspraak op het bestemmingsplan ontsluiting Harmelerwaard. In onze wijk (rietvelden) is er sprake van heel veel vrachtverkeer door de Liesgrassingel maar zelfs ook door de Haagwindelaan. Dit heeft al een aantal keer tot schade geleid waar ook aangifte voor is gedaan. Dit omdat vrachtwagens de draai niet kunnen maken en bij schade doorrijden. Ik ben dan ook heel blij als dit verkeer in de toekomst verdwijnt van de Liesgrassingel. Daarnaast wil ik u vragen om de (volledige) afsluiting van de Liesgrassingel ter hoogte van het gemaal ook gelijk mee te nemen. Bij de aankoop van ons kavel is dit al besproken en in 2012 en 2013 door wethouder Lintmeijer van de Gemeente Utrecht toegezegd. Om sluipverkeer door de wijk tussen A2 en A12 te voorkomen lijkt me dit verstandig en ik zou u willen vragen dit via intergemeentelijk bestuurlijk overleg ook te realiseren gelijktijdig met de ontsluiting.</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

4.10 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.10.1	<p>Afsluiting Liesgrassingel vastleggen in bestemmingsplan</p> <p>De nieuwe weg dient als vervanging van de huidige, niet toereikende, ontsluiting via de Dorpeldijk en Liesgrassingel. Hiermee wordt de doorstroming voor het vrachtverkeer verbeterd en de overlast voor woningen langs de Dorpeldijk en Liesgrassingel beperkt. Wij verzoeken u om in het plan op te nemen dat na het realiseren van de brug over te gaan tot afsluiting van de Liesgrassingel (ter hoogte van het gemaal). Die afsluiting is noodzakelijk om een aanzuigende werking van</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

	(sluip)verkeer te voorkomen aangezien er door de aanleg van de brug over de Leidsche Rijn anders een zeer efficiënte sluiproute ontstaat tussen de afrit Vleuten op de A2 en de oprit Harmelen op de A12 en vice versa (waarmee knooppunt Oudenrijn en de Leidsche Rijn tunnel zou worden vermeden). Graag vragen wij u om deze afsluiting in het bestemmingsplan vast te leggen en via intergemeentelijk bestuurlijk overleg ook te effectueren tegelijkertijd met oplevering van de brug.		
--	---	--	--

4.11 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.11.1	<p>Afsluiting Liesgrassingel vastleggen in bestemmingsplan</p> <p>Op 27 november 2012, resp. 5 maart 2013 is door wethouder Lintmeijer van de Gemeente Utrecht toegezegd dat, zodra de nieuwe ontsluiting van het glastuinbouwgebied Harmelerwaard gereed is, de Liesgrassingel t.h.v. het gemaal voor doorgaand snel verkeer wordt afgesloten. Die afsluiting is noodzakelijk om te voorkomen dat sluihverkeer de route gaat gebruiken om vanaf de A2 richting de A12 verkeerspunt Oudenrijn en de Leidsche Rijn tunnel te vermijden.</p> <p>Bovendien is naast het vrachtverkeer van en naar het tuinbouwgebied, de overlast van veel te snel rijdend autoverkeer al jaren een probleem op de Liesgrassingel. Er wordt veel harder gereden dan is toegestaan en voor schoolgaande kinderen is de Liesgrassingel m.n. in de spitsuren, dus ook de tijd dat de scholen beginnen, levensgevaarlijk. De vraag is om deze afsluiting in het bestemmingsplan tegelijkertijd met oplevering van de brug vast te leggen.</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

4.12 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
------------	---------------------	----------------------	-------------------

4.12.1	<p>Afsluiting Liesgrassingel vastleggen in bestemmingsplan</p> <p>In reactie op het voorontwerpbestemmingsplan, het volgende; wij zijn verheugd te lezen dat de brug over de Leidsche Rijn er zal komen als vervanging van de huidige ontsluiting via de Dorpeldijk en Liesgrassingel. Hiermee wordt de doorstroming voor het vrachtverkeer verbeterd en de overlast voor woningen langs de Liesgrassingel beperkt. Wij verzoeken u om in het plan op te nemen dat na het realiseren van de brug de Liesgrassingel (ter hoogte van het gemaal) afgesloten zal worden middels een paal, zoals ons bij de bouw van ons huis toegezegd is. Die afsluiting is noodzakelijk om (sluip)verkeer te voorkomen aangezien er door de aanleg van de brug over de Leidsche Rijn een sluiproute ontstaat tussen de A2 en de A12 (waarmee knooppunt Oudenrijn en de Leidsche Rijn tunnel worden vermeden). Wij verzoeken u om deze afsluiting in het bestemmingsplan vast te leggen en te effectueren tegelijkertijd met oplevering van de brug.</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
--------	---	--	---

4.13 Registratienummer Reactie 20.010074

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.13.1	<p>Afsluiting Liesgrassingel vastleggen in bestemmingsplan</p> <p>Wij zijn bewoners van de Liesgrassingel en zien dagelijks gevaarlijke situaties met vrachtwagens, landbouwvoertuigen en hard rijdende automobilisten. De Liesgrassingel is niet geschikt voor dit type verkeer. Fietzers en wandelaars komen daardoor in de verdrukking. Zodra de nieuwe ontsluiting is gerealiseerd zal het vrachtverkeer een beter alternatief hebben. Echter, er is een aanzienlijke toename van overig verkeer op het traject Liesgrassingel-Dorpeldijk te verwachten. De nieuwe ontsluiting zal een sluiproute gaan vormen van verkeer dat richting de A12 de A2 tunnel wil vermijden. Dit zal tot nog meer onveilige situaties leiden. Om dit te voorkomen is in een eerder stadium al gesproken over het autoluw maken van dit traject middels een afsluiting ter hoogte van het gemaal. Wij willen u verzoeken deze</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

	afsluiting op te nemen in de aanpassing van het bestemmingsplan voor de nieuwe ontsluiting.		
--	---	--	--

4.14 Registratienummer Reactie 20.010065 en 20.009079

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.14.1	<p>Verkeersstromen</p> <p>Met het doortrekken van de Hugo de Vriesweg is er voor een aantal tuindersbedrijven aan de Harmelerwaard, Heldamweg en de Gregor Mendelweg nog geen goede oplossing beschikbaar.</p> <p>Toelichting: langs de Harmelerwaard, Heldamweg en Gregor Mendelweg zijn ook tuinders en andere bedrijven gevestigd. Hoe gaan die door naar de ontsluiting? Past dat allemaal op de Heldamweg? Is het niet verstandig om naast de Brug Harmelerwaard ook de oost-west verbinding aan te leggen?</p>	De Heldamweg zal met name gebruikt worden door bestemmingsverkeer van de bedrijven die aan de Heldamweg zelf gevestigd zijn. In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeerskundig onderzoek bijgevoegd. In de toekomstige situatie met nieuwe brug en een knip in de Dorpeldijk wordt de Heldamweg door nog maar 300 motorvoertuigen per etmaal gebruikt. Dit is bestemmingsverkeer.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
4.14.2	<p>Sluipverkeer</p> <p>Hoe wordt voorkomen dat met het doortrekken van de Hugo de Vriesweg er een kortsluitroute ontstaat van Breukelen (A2) naar de A12. Is het mogelijk om de Dorpeldijk alleen toegankelijk te laten zijn voor bestemmingsverkeer. In de polder Kortrijk zijn hier goede ervaringen mee. Ook door het ophangen van Dummy – Camera's.</p> <p>Mijns inziens is de oplossing om het sluipverkeer te weren, om aan het begin van de Hugo de Vriesweg een bussluis aan te leggen waardoor alleen het vrachtverkeer toegang heeft tot het tuinbouwgebied Harmelerwaard.</p>	Een vergelijkbare oplossing om het sluipverkeer te voorkomen wordt opgenomen in het plan in de vorm van een 'knip' in de Dorpeldijk. Zie voor verdere beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

4.15 Registratienummer Reactie 20.009815

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.15.1	Afsluiting Liesgrassingel vastleggen in bestemmingsplan	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt

	<p>We zijn blij met het bericht dat na 15 jaar de beloftes over een verbinding van de A12 via een brug naar de Hugo de Vriesweg, het glastuinbouwgebied, eindelijk ingelost worden. Dit om de Liesgrassingel te ontlasten van het vrachtverkeer dat steeds langere en bredere auto's kennelijk mag gebruiken. Helemaal gerust zijn we niet omdat we sluipverkeer vrezen. Daarom wil ik u wijzen op de toezeggingen die op 27 november 2012 en 5 maart 2013 zijn gedaan door wethouder Lintmeijer van de gemeente Utrecht. Hij heeft volledige afsluiting van de Liesgrassingel ter hoogte van het gemaal gegarandeerd zodra er een nieuwe ontsluiting van het glastuinbouwgebied Harmelerwaard gereed is gemaakt. Die afsluiting is noodzakelijk om een aanzuigende werking van het verkeer te voorkomen. Door de aanleg van een brug over de Leidsche Rijn wordt het heel aannemelijk dat automobilisten de kortste weg kiezen van de A1 naar de A12 via de Liesgrassingel. Deze mail is bedoeld om deze afsluiting in het bestemmingsplan vast te leggen. In het bestuurlijk intergemeentelijk overleg zou ook aan de orde moeten komen deze tegelijk met de oplevering van de brug aan te leggen.</p>		<p>verwerkt in de toelichting.</p>
--	--	--	------------------------------------

4.16 Registratienummer Reactie 20.010047

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.16.1	<p>Verplaatsing probleem doorstroming naar Dorpeldijk In het plan lezen wij op blz 50 het volgende: 9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid Het plan voorziet in een planologisch-juridische regeling ten behoeve van de aanleg van een ontsluitingsweg. Deze uitbreiding is in overeenstemming met het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente. <u>Het plan zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer en verminderde overlast voor de bewoners langs de Dorpeldijk richting woonwijk Vleuterweide.</u> De woningen langs de Harmelerwaard worden niet onevenredig geschaad en de ontsluiting wordt landschappelijk ingepast.</p>	<p>Er is uitgebreid verkeersonderzoek gedaan naar de gevolgen van de nieuwe ontsluiting van het kassengebied. In de bijlagen bij het bestemmingsplan is dit onderzoek opgenomen en kunnen alle analyses en resultaten worden nagelezen. Uit dit onderzoek blijkt dat met de knip in de Dorpeldijk de verkeersintensiteiten op de Dorpeldijk zelf sterk afnemen ten opzichte van de huidige situatie (Zie ook beantwoording inspraakreactie 4.2.1.).</p>	<p>Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.</p>

	<p>Het genoemde punt: “De betere doorstroming van het verkeer en verminderde overlast voor de bewoners langs de Dorpeldijk” wordt de bewoners van de Dorpeldijk sterk in twijfel getrokken.</p> <p>Het huidige plan is wellicht een goede oplossing voor de situatie bij de Liesgrassingel in Vleuten. Dit is overigens een al jaren bestaand bekend probleem van de stad Utrecht, waarbij het probleem nu verplaatst wordt van Vleuten naar Harmelen.</p> <p>In uw schrijven van 17 april j.l. lezen wij dat de aanleg van de nieuwe route ervoor zorgt dat de weg zo wordt aangelegd dat afslaan naar de Harmelerwaard lastig of zelfs onmogelijk wordt. Ook hier wordt het probleem verlegd naar de Dorpeldijk in Harmelen.</p>	<p>Wanneer er geen maatregelen worden genomen groeit het verkeersaanbod op de Dorpeldijk ter hoogte van Dorpeldijk 2a tot 3500 motorvoertuigen per etmaal. In de toekomstige situatie met de nieuwe ontsluiting en de knip in de Dorpeldijk neemt dit aantal af tot 1100 motorvoertuigen per etmaal.</p> <p>Wanneer er geen maatregel (lees: knip) wordt genomen groeit het verkeersaanbod op de Dorpeldijk ter hoogte van Dorpeldijk 6 tot 9.100 motorvoertuigen per etmaal. In de toekomstige situatie met de nieuwe ontsluiting en de knip in de Dorpeldijk neemt dit aantal af tot 500 motorvoertuigen per etmaal.</p>	
4.16.2	<p>Overlast bewoners Dorpeldijk</p> <p>Met het huidige plan wordt onvoldoende rekening gehouden met het belang van de bewoners aan de Dorpeldijk te Harmelen woonachtig tussen de Heldamweg en de Appellaan.</p> <p>Zoals het plan er nu ligt veroorzaakt het een significante toename van verkeer waardoor de bewoners meer geluidsoverlast, milieubelasting, drukte en onveiligheid zullen ervaren.</p> <p>In plaats van het oorspronkelijke doel: een ontlasting van de huidige smalle route over de Dorpeldijk en de Liesgrassingel in Utrecht, komt er een extra belasting van dezelfde smalle route, maar dan in Harmelen. Dit zal leiden tot nog meer gevaarlijke situaties op de Dorpeldijk.</p>	<p>Er is op dit wegvak sprake van een sterke afname van het verkeersaanbod. Zie voor een nadere toelichting de beantwoording op inspraakreactie 4.16.1.</p>	<p>Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.</p>
4.16.3	<p>Sluipverkeer</p> <p>Deze verbinding zal naast een toename van vrachtverkeer vanuit de richting Vleuten ook voor veel sluipverkeer zorgen vanuit Vleuten richting de A12. Bovendien is deze verbinding een uitstekende sluiproute tussen de A12 en de A2 waarbij verkeersplein Oudenrijn</p>	<p>Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.</p>	<p>Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.</p>

	tijdens drukte vermeden kan worden. De smalle Dorpeldijk is absoluut niet berekend op een dergelijke toename van verkeer.		
4.16.4	<p>Gevaarlijke situatie Dorpeldijk</p> <p>In de huidige situatie is de Dorpeldijk voor zowel de bewoners als de gebruikers van deze route al jaren een zeer gevaarlijke weg om de volgende redenen: de weg is veel te smal voor alle fietsers, vrachtwagens, autoverkeer in beide richtingen; er wordt vaak erg hard gereden; de weg is zeer slecht verlicht.</p> <p>In beide richtingen is er heel veel fietsverkeer, vooral bestaande uit jonge scholieren, in de richting van en naar scholen in Vleuterweide en Woerden, er is fietsverkeer vanuit Harmelen en omstreken richting het station Vleuten en er is veel recreatie verkeer zoals fietsers, wandelaars en hardlopers. In het hele plan is er volstrekt geen aandacht voor de veiligheid van fietsers en wandelaars.</p>	Het verkeer op de Dorpeldijk neemt naar realisatie van de nieuwe verbindingen in combinatie met de knip in de Dorpeldijk sterk af. Deze afname heeft een positief effect de verkeersveiligheid van fietsers en wandelaars op de Dorpeldijk.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

4.17 Registratienummer Reactie 20.009909

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.17.1	<p>Voorlichting, discussie en beïnvloeding:</p> <p>Wij zijn van mening dat groepsgewijze voorlichting, discussie en (wederzijdse) beïnvloeding helpt draagvlak te creëren en te vergroten. De situatie rond het covid-19 virus maakt het vooralsnog natuurlijk onmogelijk om bijeenkomsten te houden met de bevolking om te horen wat de bewegingen, overwegingen en beperkingen van de gemeente zijn om tot deze wijziging van het bestemmingsplan te komen. Tevens ontbreekt daarmee de mogelijkheid bij de bevolking om standpunten en zienswijze in groepssetting uit te wisselen. Wellicht kan de gemeente voor dit soort doelen meer gebruik maken van moderne technologie zodat b.v. virtuele uitwisselingen tot stand kunnen komen.</p>	Uiteraard hadden wij normaal gesproken een informatiebijeenkomst gehouden om de plannen mondeling toe te lichten. Dit was in de huidige tijden in verband met de maatregelen rondom COVID-19 helaas niet mogelijk. Als alternatief heeft de gemeente in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan daarom een moderne technologie gebruikt, te weten een digitaal platform. Hier konden zowel algemene vragen als inspraakreacties worden ingediend en was alle beschikbare informatie te vinden, die normaal op de informatiebijeenkomst zou worden gedeeld.	Nee

		In het kader van het ontwerpbestemmingsplan wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd. Afhankelijk van de maatregelen rondom COVID-19 vindt deze informatiebijeenkomst mogelijk digitaal plaats.	
4.17.2	<p>Openstelling nieuwe ontsluitingsweg</p> <p>Volgens onze informatie is tussen de gemeente Utrecht en de bewoners een afspraak gemaakt dat deze weg alleen opengesteld zal worden voor vrachtverkeer met lokale bestemming.</p> <p>Veel inwoners van Harmelen maken in toenemende mate gebruik van voorzieningen (station en winkelcentra) in Leidscherijn. Daartoe wordt o.a. gebruik gemaakt van de route Joncheerelaan-Dorpeldijk en Harmelerwaard- Heldamweg-Dorpeldijk. Wanneer De Harmelerwaard autoluw wordt gemaakt valt de 2^e genoemde route weg. De verkeersbelasting op de Joncheerelaan is reeds onwenselijk hoog en neemt met de realisatie van het Hof van Harmelen en het wegvallen van de 2^e route alleen maar toe. Wij zouden graag zien dat de afdeling verkeer van de gemeente Woerden, met gebruikmaking van hun verkeersmodellen onderzoekt of openstelling van de Nieuwe ontsluitingsweg Harmelerwaard mogelijk een aanzienlijke verlaging van de verkeersdruk op de Joncheerelaan zal hebben. Indien dat zo zou zijn, zouden wij voorstander zijn om deze nieuwe weg open te stellen voor alle verkeer.</p>	De ontsluiting was initieel bedoeld om vrachtverkeer een snelle en directe route te bieden naar de A12. Hierbij is niet gezegd dat de route niet toegankelijk zou zijn voor ander verkeer. Met het VRU3.4 is berekend wat de verkeerskundige effecten in het kassengebied en de omliggende wegen zijn na de aanleg van de nieuwe brug. Uitgangspunt is dat er een fysieke knip komt tussen de Dorpeldijk en de Liesgrassingel. Daardoor is doorgaand verkeer tussen Harmelen en Utrecht via het kassengebied niet (meer) mogelijk. Volgens de uitkomsten van het verkeersmodel neemt het verkeer op de Joncheerelaan in 2030 met de nieuwe ontsluiting en de knip in de Dorpeldijk af met circa 1000 mvt/etmaal. Voor de exacte aantallen en verandering in verkeersgeneratie wordt verwezen naar de bijlage bij het bestemmingsplan.	Nee
4.17.3	<p>Gevolgen en aanvullende maatregelen voor andere wegen in de omgeving</p> <p>Zoals uit bovenstaande al blijkt heeft de aanleg van deze ontsluitingsweg gevolgen voor andere wegen, kruisingen en verkeerssituaties. Het voorliggende voorontwerp bestemmingsplan-wijziging geeft hier geen, of in onvoldoende mate inzicht in. Wij ontvangen graag snel van de gemeente een analyse van de gevolgen van deze ontsluitingsweg op de verkeersbewegingen in en rondom</p>	In de bijlagen bij dit bestemmingsplan is een uitvoerig verkeerskundig onderzoek opgenomen.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

	de directe omgeving van Harmelen. Wij zien tevens graag dat deze analyse t.z.t. in samenspraak met de inwoners van Harmelen gecompliceerd wordt en van eventueel benodigde mitigerende maatregelen wordt voorzien.		
4.17.4	<p>De impact van dit plan op de snelfietsroute tussen Woerden en Utrecht</p> <p>In Harmelen is een breed draagvlak voor de snelfietsroute. Tijdens verschillende bijeenkomsten en uit de uitkomsten van de dorpsenquête is gebleken dat de Harmelerwaard qua verkeerssituatie als één van de twee belangrijkste knelpunten wordt gezien. Er bestaat een sterke voorkeur om t.a.v. de belangrijkste verkeersknelpunten zoveel mogelijk snel- en langzaam verkeer te scheiden.</p> <p>Wanneer deze wijziging regelt dat er geen vrachtverkeer meer op de Harmelerwaard komt wordt daar deels in tegemoet gekomen. Wij zouden graag zien dat de Harmelerwaard autoluw wordt gemaakt. Dat alleen gemotoriseerd <i>bestemmingsverkeer</i> toegestaan wordt. Verkeer tussen Leidscherijn en Harmelen zou zoveel mogelijk via de Utrechtse Straatweg geleid moeten worden.</p> <p>Verder ontstaat door de ontsluitingsweg Harmelerwaard een nieuwe kruising met de Harmelerwaard en daarmee een doorkruising van de beoogde snelfietsroute. Hoewel een ongelijkvloerse kruising het veiligst zou zijn zien wij daarvan ook de beperkingen. Wij steunen het plan om het onmogelijk te maken vanaf deze ontsluitingsweg links en rechtsaf te slaan om te voorkomen dat vrachtverkeer op de Harmelerwaard komt. Tevens moet het o.i. ook onmogelijk worden om vanaf de Harmelerwaard op deze ontsluitingsweg te komen.</p>	<p>Op basis van berekeningen met het verkeersmodel maken er in de nieuwe situatie in 2030 met knip in de Dorpeldijk zo'n 1700 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de nieuwe brug.</p> <p>Het heeft ook onze voorkeur om de snelfietsroute zoveel mogelijk te ontzien van het (vracht-)autoverkeer. Echter aan de Harmelerwaard liggen een aantal woningen en bedrijven die ontsloten moeten worden.</p> <p>Om het onaantrekkelijk te maken voor het overige verkeer om gebruik te maken van de Harmelerwaard komt er een verbod op de Hugo de Vriesweg en de Harmelerwaard om links en rechtsaf te slaan ter hoogte van de kruising van deze twee wegen.</p> <p>Voor wat betreft de functie van de Harmelerwaard wordt, behalve naar de toekomstige verkeersstromen, niet gekeken naar een andere indeling van de weg. Binnen het project "snelfietsroute" is er aandacht voor de Harmelerwaard als onderdeel van de snelfietsroute. Bestemmingsverkeer op de Harmelerwaard en Gregor Mendelweg moet mogelijk blijven, evenals verkeer wat een bestemming heeft op de Gregor Mendelweg.</p>	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

		<p>Deze verkeersintensiteiten zijn echter dermate laag dat dit geen negatieve effecten op de verkeersveiligheid van de Harmelerwaard heeft.</p> <p>In de bijlagen bij dit bestemmingsplan is een uitvoerig verkeerskundig onderzoek opgenomen waarin is terug te lezen hoe de verkeersaantallen op de Harmelerwaard afnemen als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.</p>	
4.17.5	<p>Toename verkeerslawaaï en milieu belasting Met de ontsluiting ontstaat voor het vrachtverkeer een snelle aansluiting op de A12. Daarmee zal er een toename van verkeerslawaaï en milieu belasting plaatsvinden op de verbindingsweg tussen de rotonde en de A12, zeker gezien het aantal verkeersbewegingen dat u verwacht. Wij willen graag uw aandacht daarvoor vragen en verzoeken u aanvullende maatregelen te nemen om deze toenames zoveel mogelijk beperkt te houden.</p>	<p>In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeersonderzoek opgenomen. Uit dit onderzoek valt op te maken dat in de toekomstige situatie met de nieuwe ontsluiting en een knip in de Dorpeldijk het verkeer toeneemt met circa 1000 motorvoertuigen per etmaal. In het akoestisch onderzoek is het project getoetst aan de Wet geluidhinder.</p>	<p>Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.</p>
4.17.6	<p>Vervolg traject en tijdsplanning Wij zouden u nadrukkelijk willen vragen ons inzicht te geven in de stappen die gezet moeten worden in de realisatie van dit plan en welke termijnen daar bij horen.</p>	<p>Bestemmingsplanprocedure: U heeft een inspraakreactie gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan. De inspraakreacties worden zo nodig verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Dit plan wordt 6 weken ter inzage gelegd voor zienswijzen. Na beantwoording van de zienswijzen, wordt het bestemmingplan aan de raad voorgelegd om te worden vastgesteld.</p> <p>Realisatie brug: De planning is dat de brug eind 2022 gereed zal zijn.</p>	<p>Nee</p>

4.18 Registratienummer Reactie 20.010051

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.18.1	<p>Inspreker vreest overlast van verkeer dat op korte afstand van zijn woning en bedrijf zal rijden. Grotendeels vrachtverkeer, met groter geluidbelasting en trillingen dan licht verkeer. Dit leidt tot verminderd woongenot en schadelijk voor de koi-karpers. In eerdere plannen zou het trace verder weg liggen.</p>	<p>Het verkeer direct langs de woning betreft het verkeer op de Hugo de Vriesweg. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting door dit verkeer in de toekomst lager is dan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder. Hiermee wordt voldaan aan de Wet geluidhinder en hoeven er geen maatregelen getroffen te worden.</p> <p>Overigens is er vanwege een actuele verkeersanalyse een geactualiseerd geluidonderzoek uitgevoerd dat bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd.</p> <p>Reactie trillingen. Er is door DGMR uitvoerig onderzoek gedaan naar de invloed van het nieuwe tracé op de koi-karpers. Daarvoor is gebruikt gemaakt van de best beschikbare wetenschappelijke gegevens aangevuld met diverse metingen. In dit onderzoek is geconcludeerd dat er geen indicatie is dat zwaar wegverkeer op 30 m afstand hinderlijk of schadelijk is voor koi-karpers. Ten aanzien van trillingen in de woning kan algemeen gesteld worden dat trillingen als gevolg van wegverkeer op een afstand van 30m van een woning niet zal leiden tot overschrijding van grenswaarden voor trillingen.</p>	<p>Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.</p>

		In eerdere plannen zou het tracé over perceel HML01 K 286 (boomgaard) lopen. Harmelerwaard 11 ligt direct ten oosten van dit perceel. Het tracé is nu gepland over perceel HML01 K61 (Harmelerwaard 10A) wat ten westen van de 'boomgaard' ligt en dus nog een stuk verder weg van Harmelerwaard 11.	
4.18.2	Onduidelijk is waar de verkeersintensiteiten op zijn gebaseerd in het onderzoek geluid/lucht. Hij verwacht een (veel) groter aantal. Er ontstaat immers een kortere route naar de A12. Hij vreest voor sluipverkeer.	De verkeersintensiteiten die in het voorontwerpbestemmingsplan staan zijn gebaseerd op berekeningen met het verkeersmodel VRU3.4. In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeersonderzoek opgenomen. Uit dit onderzoek blijkt dat met de realisatie van de nieuwe ontsluiting en de knip in de Dorpeldijk er geen sluipverkeer meer mogelijk is tussen de A12 en de wijk Vleuterweide. Door deze knip is het aantal motorvoertuigbewegingen op de nieuwe verbindingsweg berekend op ongeveer 1700 in het jaar 2030.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
4.18.3	Het lijkt erop dat de gemeente slechts de voertuigbewegingen van en naar de tuinbouwbedrijven in de directe omgeving betreft bij de toename van verkeer (naast de verwachte autonome groei). Niet wordt gemotiveerd waarom geen rekening wordt gehouden met ander verkeer/sluipverkeer.	In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeersonderzoek toegevoegd. Hieruit valt op te maken dat zonder knip in de Dorpeldijk de nieuwe verbinding veel nieuw verkeer aantrekt. Om deze reden is besloten om een knip aan te brengen in de Dorpeldijk. Hiermee wordt sluipverkeer tussen de A12 en de wijk Vleuterweide voorkomen. Ook blijkt uit de analyse dat er geen sluipverkeer valt te verwachten tussen de A2 afslag Breukelen en de A12 afslag Woerden en Harmelen.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
4.18.4	In het akoestisch onderzoek staat dat voor de toekomstige situatie is uitgegaan van een autonome groei van het middel en zwaar verkeer en	Het akoestisch onderzoek is aangepast. Er is uitgegaan van de gegevens zoals deze	Ja, nadere motivering wordt

	dat de vorige toename (dus ook de toename van de nieuwe ontsluiting) is gezien als toename van het lichte verkeer. Immers, van het kassengebied is voornamelijk een toename van het vrachtverkeer te verwachten, en niet van het lichte verkeer.	voortkomen uit het verkeermodel VRU3.4. De tekst in het akoestisch onderzoek is hierop aangepast.	verwerkt in de toelichting.
4.18.5	Verwacht meer geluid, en dus meer geluidbelasting op de gevel en dus overschrijding voorkeursgrenswaarde van 48 dB.	Uit het geactualiseerde akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde als gevolg van de aanleg van de Hugo de Vriesweg met 1 dB wordt overschreden. Hiertoe is gekeken of maatregelen doelmatig zijn. Maatregelen zijn niet doelmatig. Voor de woning aan de Harmelerwaard 11 wordt een hogere grenswaarden vastgesteld.	Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.
4.18.6	De hoogste geluidsbelasting vindt plaats op de gevel van inspreker. Rekenkundig wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, maar de werkelijke geluidsbelasting ligt 5 dB hoger. Zonder voorzieningen is dit niet acceptabel. Het rapport verwijst naar artikel 110g Wgh. Dat artikel geeft een correctie vanwege het feit dat (destijds) de verwachting was dat de geluidproductie van voertuigen afneemt. Deze verwachte geluidswinst wordt nu al in de berekeningen verwerkt om te zorgen dat geen geluidbeperkende maatregelen hoeven te worden getroffen. De achterliggende gedachte van deze regel is onjuist. Het verkeer wordt niet stiller, zodat de geluidbelasting op de gevel van inspreker in de toekomst niet lager zal zijn. De gemeente moet daarom rekening houden met 53dB en niet 48 dB. Dit is niet acceptabel.	De Wet geluidhinder gaat standaard uit van de correctie volgens artikel 110g Wgh. De regels zijn vastgelegd in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. De voorgeschreven correctie voor wegen waar de snelheid lager is dan 70 km/uur bedraagt 5 dB. Hiermee wordt voldaan aan de wetgeving.	Nee
4.18.7	Uit het onderzoek onderwatergeluid blijkt dat geen onderzoeken bekend zijn naar de gehoor- of waarnemingsdrempels van Koi-Karpers. De ervaring van inspreker (en andere experts) is dat de vissen gevoelig zijn voor plotselinge trillingen en geluid, zoals optrekkende vrachtwagens. Stress leidt tot verminderde weerstand en ziekte. Met name in de winter.	Zie bovenstaande reactie. Er is door DGMR uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar de invloed van het nieuwe tracé op de koi-karpers. Daarvoor is gebruikt gemaakt van de best beschikbare wetenschappelijke gegevens aangevuld met diverse metingen. In dit onderzoek is geconcludeerd dat er geen indicatie is dat zwaar wegverkeer op 30 m afstand hinderlijk of schadelijk is voor koi-karpers.	Nee

4.18.8	De gebruikte onderzoeksgegevens zijn 7 jaar oud. Hiermee is niet voldaan aan artikel 3.3.1a Bro, waarin staat dat onderzoeksgegevens in beginsel niet ouder mogen zijn dan 2 jaar.	De onderzoeksgegevens die zijn gebruikt zijn niet 7 jaar oud. Het onderzoek uit 2013 is geupdatet.	Nee
4.18.9	<p>Inspreker stelt de volgende oplossingen voor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verplaatsing traject in westelijke richting 2. Aanbrengen geluidswal 3. Uitkoop 	<p>Wij gaan in op de voorgestelde oplossingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verplaatsen traject in westelijke richting: Het beoogde tracé is het voorkeurstracé. Hiermee wordt voldaan aan een goede ruimtelijke inpassing, worden geen normen overschreden en kunnen goede voorzieningen worden aangebracht. Een verplaatsing van het traject richting de Heldamweg zou betekenen dat de Heldamweg moet worden verbreed. Bovendien betekent dit dat er aan de zuidzijde van de Leidsche Rijn en mogelijk ook aan de noordzijde gronden moeten worden verworven om de nieuwe ontsluiting mogelijk te maken. Dit leidt tot, mede ook gezien de hiermee samenhangende kosten, tot een onwenselijke situatie. Vastgehouden wordt aan het voorkeurstracé zoals dat in het bestemmingsplan is opgenomen. 2. Aanbrengen geluidwal: Uit het akoestisch onderzoek volgt dat het aanbrengen van een geluidswal of scherm niet doelmatig is. Om deze reden wordt er geen geluidwal gerealiseerd. 3. Uitkoop: Inspreker heeft eerder aangegeven dat hij graag uitgekocht wil worden. Uitkoop is in dit geval niet nodig voor de ontwikkeling van het plan. De 	Nee

		benodigde gronden zijn reeds in bezit van de gemeente.	
--	--	--	--

4.19 Registratienummer Reactie 20.010052

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.19.1	Verkeerskundige aspect onvoldoende gemotiveerd Het voorontwerp is onvoldoende gemotiveerd met betrekking tot de verkeerskundige gevolgen van de nieuwe ontsluitingsweg. Het onderzoek geluid/lucht is summier en onduidelijk is waar de gegevens die zijn gebruikt op zijn gebaseerd. Behoudens geluid vermeldt het rapport niks over de verkeerskundige gevolgen van het plan.	In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeersonderzoek opgenomen. Hierin zijn de effecten van de nieuwe ontsluitingsweg onderzocht. Voor het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij behorende milieuonderzoek is de input van het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU3.4) gebruikt. Dit zijn de best beschikbare gegevens.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
4.19.2	Onduidelijkheid verkeerscijfers In het rapport staat een tabel met verkeerscijfers uit 2015,2019 en 2030. In de toelichting staat dat de cijfers zijn gebaseerd op verkeerstellingen in september en oktober 2018. Onduidelijk is waar de verkeerscijfers van de Hugo de Vriesweg (391 in 2019 en 1196 in 2030) op zijn gebaseerd, want bij de kolom 'Tellingen 2018' staat bij de Hugo de Vriesweg 'geen info'. Op pagina 11 staat dat gebruik is gemaakt van gegevens aangeleverd door de gemeente Woerden. Onduidelijk is waar deze op zijn gebaseerd.	Het akoestische onderzoek is aangepast. Er is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU3.4.). In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeersonderzoek opgenomen. Dit onderzoek onderbouwd de herkomst van de verkeerscijfers.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
4.19.3	Verkeerscijfers onjuist Inspreker verwacht een veel grotere toename in verkeersbewegingen in 2030. Immers met de nieuw ontsluiting ontstaat niet alleen voor omliggende bedrijven een kortere route naar de A12, maar ook voor (veel) ander verkeer. Zij vrezen sluipverkeer.	In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeersonderzoek opgenomen. Uit dit onderzoek blijkt dat met de realisatie van de nieuwe ontsluiting en de knip in de Dorpeldijk de verkeersintensiteiten op de Hugo de Vriesweg ongeveer 1700 motorvoertuigen per etmaal in 2030 betreffen. Uit het onderzoek blijkt dat er met de knip geen sprake meer is van sluipverkeer.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

4.19.4	<p>Sluipverkeer niet betrokken</p> <p>Het lijkt inspreker alsof de gemeente slechts de voertuigbewegingen van en naar de tuinbouwbedrijven in de directe omgeving heeft betrokken bij de toename van verkeer (naast de verwachte autonome groei). Niet wordt gemotiveerd waarom geen rekening wordt gehouden met ander verkeer/sluipverkeer.</p>	Zie antwoord bij inspraakreactie 4.19.3.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
4.19.5	<p>Verkeersveiligheid</p> <p>De Hugo de Vriesweg is niet breed genoeg voor een (grote) toename van verkeer. In de huidige situatie slechts bestemmingsverkeer. Dergelijk verkeer rijdt veel rustiger dan doorgaand verkeer. Als de weg niet wordt verbreed en geschikt gemaakt voor intensiever gebruik, vrezende insprekers een onveilige verkeerssituatie. Ook voor fietsers, vanwege de combinatie vrachtverkeer en fietsers. De snelheid van 60 km per uur is vragen om ongelukken.</p>	De Hugo de Vriesweg is in de huidige situatie ongeveer 5,90 meter breed. Uitgangspunt voor dit type weg is dat deze minimaal 5,50 meter breed moet zijn waar de weg in de huidige situatie al aan voldoet. Het is daarom niet noodzakelijk de weg te verbreden. Aangezien de route via de Hugo de Vriesweg geen doorgaande fietsroute is, worden er geen aparte fietsvoorzieningen aangebracht. De breedte is voldoende in het geval fietsers van deze weg gebruik maken.	Nee
4.19.6	<p>Aanpassen kruispunt</p> <p>Kruispunt Hugo de Vries en Dorpeldijk moet worden aangepast omdat anders onveilige situaties ontstaan in verband met de toename van verkeer.</p>	In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeersonderzoek opgenomen. Uit dit onderzoek blijkt dat de verkeersbelasting van dit kruispunt weliswaar anders wordt gebruikt, echter de totale belasting van dit kruispunt zal afnemen. Op de Dorpeldijk neemt het verkeer sterk af (zie beantwoording inspraakreactie 4.16.1). Het verkeer op de Hugo de Vriesweg neemt toe. Per saldo niet de belasting van dit kruispunt af. Het kruispunt is overzichtelijk en heeft voldoende capaciteit om het verkeer veilig en vlot af te kunnen wikkelen.	Nee
4.19.7	<p>Parkeren</p> <p>Parkeren langs de Hugo de Vriesweg moet mogelijk blijven en hier moet bij uitvoering rekening worden gehouden.</p>	Parkeren op de Hugo de Vriesweg is in de huidige situatie niet mogelijk en dit wordt in de toekomstige situatie ook niet mogelijk gemaakt. Bezoekers/werknemers van de bedrijven langs de	Nee

		Hugo de Vriesweg kunnen op eigen terrein parkeren.	
4.19.8	<p>Kabels en leidingen</p> <p>De weg is niet breed genoeg. Hierdoor wordt in de berm gereden. De berm is hier niet op berekend en hier liggen veel kabels en leidingen van de tuinbouwbedrijven. Insprekers vrezen schade. De bestaande weg dient te worden verbreed waarbij rekening moet worden gehouden met de aanwezige kabels en leidingen.</p>	De Hugo de Vriesweg is in de huidige situatie ongeveer 5,90 meter breed. Uitgangspunt voor dit type weg is dat deze minimaal 5,50 meter breed moet zijn waar de weg dus in de huidige situatie al aan voldoet. Het is daarom niet noodzakelijk de weg te verbreden.	Nee
4.19.9	<p>Onjuiste gegevens geluidsonderzoek</p> <p>Uit het onderzoek geluid/lucht blijkt een toename van geluid. Betwijfeld wordt of van de juiste gegevens is uitgegaan. Inspreker verwacht een (veel) grotere toename en dus ook meer geluidbelasting dan waar het onderzoek van uit gaat.</p> <p>Uit het onderzoek volgt een toename van 2-3 dB op de gevels van de woningen aan de Hugo de Vriesweg. Uit het onderzoek volgt dat bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk zijn. Immers, de kans is klein dat stil asfalt kan worden toegepast. Dit betekent dat een hogere waardenbesluit zal worden genomen en de geluidbelasting moet wordend geaccepteerd.</p>	Er is een actuele verkeersanalyse uitgevoerd. Met deze actuele gegevens heeft opnieuw een toetsing aan de Wet geluidhinder plaatsgevonden. Dit akoestisch onderzoek is als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Het verkeersonderzoek vindt u ook terug in de bijlagen bij het bestemmingsplan.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
4.19.10	<p>Berekening geluid onjuist</p> <p>Bij het onderzoek geluid is slechts uitgegaan van autonome groei van het middel en zwaar verkeer, en bij licht verkeer slechts is uitgegaan van een toename vanwege de ontsluiting (pagina 11 onderzoek). Vrachtverkeer brengt een veel grotere geluidbelasting en zal ook via de Hugo de Vriesweg van en naar de A12 rijden. De berekening is onjuist (te laag).</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.19.2.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
4.19.11	<p>Geen 'knip'</p> <p>Insprekers vinden het van groot belang dat de A2 via de Dorpeldijk en de Liesgrassingel bereikbaar blijft. Omrijden via de A12 (langs de nieuwe ontsluiting) kost veel tijd en daardoor voor de bedrijven hogere vervoerskosten. Ook is het onwenselijk het zware materieel van het fruitbedrijf via de Dorpeldijk te laten rijden.</p>	Het plan voorziet in een knip in de Dorpeldijk. De ontsluiting via de Liesgrassingel leidt tot negatieve effecten op de woonwijk Vleuterweide. De Liesgrassingel is niet geschikt voor het ontsluiten van het kassengebied. De nieuwe ontsluiting zorgt voor een robuuste ontsluiting van het gebied richting de A12. Deze route zal	Nee

		inderdaad langer zijn wanneer de bestemming in de richting van Breukelen is gelegen. De route richting de A12 is daarentegen korter.	
4.19.12	<p>Inwoner- en bedrijfsbelangen</p> <p>Anderzijds is het onwenselijk dat sluipverkeer ontstaat. De Hugo de Vriesweg is hier niet op berekend. Een grote toename van geluidbelasting wordt gevreesd. De gemeente heeft dit niet bij haar overwegingen betrokken. In het verleden is gesproken over een roadblok, waardoor de nieuwe ontsluiting slechts kan worden gebruikt voor vrachtverkeer. Dit zou volgens insprekers nog steeds een optie zijn.</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Nee
4.19.13	<p>Bezwaar interplant gekozen trace</p> <p>Het tracé maakt een knik precies bij de oprit. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties doordat vrachtwagens met een scherpe bocht het bedrijfsterrein op moeten rijden. Dit is eerder kenbaar gemaakt en zou nog worden besproken. Het verbaast inspreker dat er nu zonder overleg een voorontwerp is gepresenteerd. Inspreker maakt bezwaar tegen het tracé en gaat er vanuit dat de gemeente met haar in gesprek gaat.</p>	<p>In het technisch ontwerp wordt rekening gehouden met een goede en veilige aansluiting op de oprit bij Interplant. Daarnaast zijn de intensiteiten dermate laag dat ruim voldoende hiaten ontstaan om het terrein te verlaten. Er hoeven hierdoor geen onveilige situaties te ontstaan.</p> <p>In het ontwerpproces waarin de detailinrichting van de oprit wordt vastgelegd zal nader afstemming worden gezocht met de terreineigenaren.</p>	Nee

4.20 Registratienummer Reactie 20u.11401

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.20.1	Het koesthuis, dat omgezet kan worden naar een woonbestemming, ligt nog dichterbij.	Het klopt dat in het bestemmingsplan een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid is opgenomen. Op basis hiervan kan het college onder voorwaarden medewerking verlenen aan het omzetten naar een woonfunctie van het bijgebouw. Dit is geen verplichting.	Nee

4.20.2	De Harmelerwaard wordt een snelfietspad. Er is geen goed uitzicht op de weg.	Het snelfietspad maakt geen onderdeel uit van het project waarin dit bestemmingsplan voorziet.	Nee
4.20.3	Het remmen en optrekken zal geluidsoverlast veroorzaken.	Conform de Wetgeluidhinder zijn indien van toepassing optrek- en afremtoeslagen toegepast. Door deze toeslagen toe te passen in de berekeningen is er rekening gehouden met optrekkend en afremmend verkeer.	Nee
4.20.4	Het verkeer zorgt voor trillingen en fijnstof.	De concentraties fijnstof in de omgeving van uw woning, ook rekening houdend met het verkeer, zijn aanzienlijk lager dan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Hiermee wordt voldaan aan de Wet milieubeheer. Overigens is er vanwege een actuele verkeersanalyse een geactualiseerd luchtonderzoek uitgevoerd – zie bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan. Wat betreft trillingen geldt dat de woning op iets meer dan 30 meter afstand van het nieuwe tracé ligt. Op deze afstand tot de weg worden er conform de SBR-richtlijn geen trillingen verwacht die hinderlijk kunnen zijn.	Nee
4.20.5	Het betreft een ontsluiting ten behoeve van het kassengebied, maar het is niet alleen bestemmingsverkeer dat er gebruik van maakt.	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

4.21 Registratienummer Reactie 20.009586

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
------------	---------------------	----------------------	-------------------

4.21.1	<p>In dit geval vinden wij dat het wegnemen van het weliswaar opgeroepen (zie kort hierna) bestaande probleem - vrachtverkeer via een woonwijk en via een zeer smalle weg – zwaarder weegt dan principieel vasthouden aan ‘geen nieuwe infrastructuur’. Daarom steunt DGB onder voorwaarden het Voorontwerpbestemmingsplan Ontsluiting van het kassengebied Harmelerwaard. DGB staat in de kern voor het behoud van ‘groen’ en natuur. Vanuit dit kernstandpunt zijn wij in principe tegen ‘nieuwe infrastructuur’. Argumenten als toenemende verkeersdruk en verminderde bereikbaarheid zijn voor DGB ruim onvoldoende om akkoord te gaan met helemaal nieuwe infrastructuur. Principieel om het principe is DGB echter niet. Daarom zullen wij plannen, waar helemaal nieuwe infrastructuur in is opgenomen, inhoudelijk toch altijd beoordelen. Het plan voor een nieuwe ontsluiting van het kassengebied Harmelerwaard inclusief een nieuwe brug steunen wij. DGB verbindt daaraan wel de navolgende voorwaarden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elke mogelijkheid voor ander verkeer dan vrachtwagens, fietsers en voetgangers over de nieuwe brug wordt uitgesloten; 2. Elke mogelijkheid voor het afslaan van/naar de ontsluitingsweg (verlengde Hugo de Vriesweg) naar/van de weg Harmelerwaard wordt uitgesloten; 3. In de plannen wordt budget opgenomen (stel 15% van de totale bouwsom van de brug) voor de landschappelijk inpassing van de brug; 4. In de plannen wordt budget opgenomen (stel 5% van de totale bouwsom) om de schade aan het groen en aan onze leefomgeving te compenseren; 5. De voorgaande 4 voorwaarden worden opgenomen in het (definitieve) bestemmingsplan Ontsluiting van het kassengebied Harmelerwaard. 	<p>Bedankt voor uw positieve reactie op het bestemmingsplan. Wij gaan graag in op de aangedragen voorwaarden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De nieuwe ontsluiting kan ook door ander verkeer worden gebruikt en dus niet alleen door vrachtwagens, voetgangers en fietsers. Daarmee wordt ook een deel van de Harmelerwaard ontlast van autoverkeer. 2. Het technisch ontwerp voorziet in een verbod op afslaan voor gemotoriseerd verkeer op de verlengde Hugo de Vriesweg. Het verkeer vanaf de brug wordt gedwongen om rechtdoor te rijden en vice versa. Op de Harmelerwaard komt ook een verbod op afslaan voor gemotoriseerd verkeer. Het gemotoriseerde verkeer dient hier ook verplicht rechtdoor te rijden. 3. In de plannen wordt rekening gehouden met een goede landschappelijke inpassing. Het opnemen van een budget voor het realiseren van de inpassing is niet noodzakelijk. Het bestemmingsplan regelt bovendien alleen het ruimtelijke gebruik en de toekomstige bouwmogelijkheden. 4. In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de natuurwaarden in de directe omgeving van het plangebied. In dat kader is een uitgebreid flora- en fauna onderzoek uitgevoerd. De noodzakelijke maatregelen worden genomen. Het 	Nee
--------	---	--	-----

		<p>opnemen van een bijdrage voor schade aan de leefomgeving vormt geen onderdeel van het bestemmingsplan.</p> <p>5. Voorwaarde 2 wordt in het wegontwerp meegenomen.</p>	
4.21.2	<p><i>Overleg</i></p> <p>De Groene Buffer vond en vindt het van groot belang, dat de ontwikkeling van ruimtelijke ordening plannen tijdig en in breed overleg plaatsvindt en er een draagvlak voor wordt gecreëerd. DGB is bereid hierover met u van gedachten te wisselen.</p>	<p>Op dit moment vindt afstemming plaats over de beeldkwaliteit van het plan met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit plaats. De commissie houdt de belangen van de omgevingskwaliteit nauwlettend in de gaten. In een vervolgfase wordt besloten hoe participatie verder wordt vormgegeven. Het ontwerpbestemmingsplan wordt overigens gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kunt u een zienswijze indienen. Het beeldkwaliteitsplan maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar vormt het ruimtelijke kader voor de bouw van het project.</p>	Nee

4.22 Registratienummer Reactie 20.010990

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.22.1	<p>Algemene opmerkingen</p> <p>Het akoestisch rekenmodel is niet te controleren, dit geldt ook voor de luchtkwaliteit. Zonder inzage van het model of de uitdraai van alle ingevoerde modelitems is het onmogelijk om te controleren welke items DGMR heeft gebruikt. Zo zijn bijvoorbeeld de locatie van de weg ten opzichte van de nabijgelegen woningen, de ingevoerde wegverkeersgegevens, correctiefactor bij de rotonde voor afremmend en optrekkend verkeer niet te beoordelen.</p>	<p>Conform het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 zijn in het geactualiseerde akoestische onderzoek de in het voorschrift benoemde gegevens opgenomen. Indien gewenst kunnen de rekenmodellen ter beschikking worden gesteld. Hiertoe kunt u contact opnemen met de gemeente Woerden, onder vermelding van het project Ontsluiting Harmelerwaard.</p>	<p>Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.</p>

4.22.2	Onder 4.2.1 staat over aanwezige autosnelwegen en provinciale wegen dat “voor een juiste modellering van de situatie is gekozen deze wegen te importeren uit de Monitoringstool van de rijksoverheid voor het jaar 2030”. Onder 4.2.3 staat dat alleen de Hugo de Vriesweg relevant is om te modelleren, omdat dat de enige weg is die in intensiteit verandert. Uit het rapport wordt niet duidelijk of er nu wel of geen autosnelwegen en provinciale wegen zijn meegenomen.	Het akoestisch onderzoek is in zijn geheel geactualiseerd op basis van de meest recente verkeersgegevens. In dit onderzoek is ook het uitgangspunt voor het gebruik van de Monitoringstool verduidelijkt. Ten behoeve van de cumulatie zijn deze bronnen wel meegenomen voor zover van toepassing.	Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.
4.22.3	De in tabel 4 aangehouden rijsnelheid op de rotonde is 60 km/u. Dit is niet realistisch. De feitelijke snelheid ligt aanzienlijk lager.	In het geactualiseerde akoestisch onderzoek is deze rijsnelheid aangepast naar 30 km/uur.	Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.
4.22.4	In de inleiding schrijft DGMR dat voor de verschuiving van de wegvakken van de rotonde bij de Utrechtsestraatweg en de reeds bestaande wegvakken van de Hugo de Vriesweg een reconstructieonderzoek uitgevoerd moet worden. De toetswaarde voor deze situatie bedraagt de feitelijke heersende geluidbelasting op de gevel van een geluidgevoelige bestemming één jaar vóór de wijziging van de weg. In de rapportage wordt niet duidelijk gemaakt wanneer de wijziging van de weg wordt doorgevoerd. Dit is niet terug te vinden in de rapportage.	In het geactualiseerde akoestisch onderzoek is dit aangepast. In 2021 wordt de weg aangepast. In het onderzoek is uitgegaan van 1 jaar voor reconstructie. Dat jaar is dan 2020.	Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.
4.22.5	Opdrachtgever merkt op dat in de huidige situatie reeds geluid hoorbaar is van afremmende auto's nabij de rotonde. In de nieuwe situatie is de bocht c.q. de hoek vanuit de Utrechtsestraatweg in de aansluiting op de rotonde nog scherper. Vermoedelijk is er in de nieuwe situatie een toename van geluid afkomstig van afremmende auto's. In het geluid-onderzoek is hiermee onvoldoende rekening gehouden. Graag zien we dat dit inzichtelijk gemaakt wordt.	In het geactualiseerde akoestisch onderzoek is een obstakelcorrectie toegepast om dit effect akoestische te benaderen.	Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.
4.22.6	Verkeersintensiteiten/-tellingen Er wordt uitgegaan van een huidige situatie dat de Hugo de Vriesweg een etmaalintensiteit heeft van 391 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Het is onduidelijk waar deze waarde op is gebaseerd. In het verkeersmodel regio Utrecht 2015 is een situatie gegeven waar in de brug al gerealiseerd is. Het aantal motorvoertuigen per etmaal	In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeersonderzoek opgenomen. Dit onderzoek is gebaseerd op het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU3.4). Uit dit model blijkt dat in de toekomstige situatie met de nieuwe ontsluiting en met knip in de Dorpeldijk de verkeersintensiteiten 1700 motorvoertuigen per etmaal. In de huidige situatie	Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.

	<p>voor de Hugo de Vriesweg is hierin gegeven: 1000 mvt/etm. De brug is echter in de bestaande situatie nog niet aanwezig, dus de gebruikte gegevens zijn niet correct. Door uit te gaan van foutieve gegevens in het verkeers-model zijn de gegeven etmaalintensiteiten voor de omliggende wegen niet te gebruiken. Het aantal mvt/etm zal veranderen wanneer de brug niet was meegenomen in het onderzoek van 2015.</p>	<p>zullen deze intensiteiten lager liggen. De Hugo de Vriesweg loopt dood. Aan het einde van de weg zullen de intensiteiten lager liggen dan in het begin. Voor het akoestisch onderzoek is dit minder relevant om dat de geluidbelasting als gevolg van het huidige gebruik onder de 48dB zal liggen. Dit houdt in dat in het akoestisch onderzoek de geluid toename wordt bepaald ten opzichte van deze 48dB conform de Wet geluidhinder.</p>	
4.22.7	<p>De verdeling van de verkeercijfers (dag/avond/nachtperiode en licht-/middelzwaar-/zware voertuigen) is gemaakt op basis van tellingen uit 2018. Deze verdelingen zijn nietsondermeer door te zetten naar de situatie in 2030, omdat er een nieuwe ontsluiting vormt naar achtergelegen gebied. De nieuwe ontsluiting kan er voor zorgen dat er een andere verdeling in het soort voertuigen en intensiteiten ontstaat. Zo is het bijvoorbeeld aannemelijk dat de Oostelijke Rondweg Harmelen drukker wordt doordat het achtergelegen gebied met veel tuinbouw/kassen (zoals J.C.Vernooy Vleuten, van Lint loonwerk, Pieter Vernooy Fruit) via de nieuwe brug wordt ontsloten. Graag zien we dat dit inzichtelijk gemaakt wordt.</p>	<p>In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeersonderzoek opgenomen. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU3.4). In dit verkeersmodel is er onderscheidt gemaakt tussen autoverkeer en vrachtverkeer. De verdeling tussen middelzwaar en zwaarverkeer en de dag/avond/nacht is gemaakt op basis van telgegevens. Hierbij zijn de wegvakken gezocht die zoveel mogelijk aansluiten bij het gebruik van de weg. In verkeersonderzoek zijn de uitgangspunten opgenomen die ten grondslag liggen aan het verrijken van de verkeersgegevens ten behoeve van het akoestisch onderzoek.</p>	<p>Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.</p>
4.22.8	<p>We zien graag dat er meer aandacht besteed wordt aan het feit dat de nieuwe ontsluiting ook een ontsluitingsweg kan vormen naar Vleuten De Meern om Rijksweg A12 te bereiken. Het aantal mvt/etm zal hierdoor aanzienlijk toenemen in 2030 (ten opzichte van het aangehouden aantal 1196 mvt/etm). Dit geldt ook voor Kasteel De Haar die via deze nieuwe route ontsloten wordt met de Rijksweg A12.</p>	<p>Met de knip in de Dorpeldijk als onderdeel van het project wordt voorkomen dat er een nieuwe ontsluiting ontstaat van uit de wijk Vleuterweide naar de A12 en vice versa. Uit het verkeersonderzoek (bijlage bij het bestemmingsplan) blijkt dat in de toekomstige situatie met de nieuwe aansluiting en een knip in de Dorpeldijk de intensiteit op de brug 1700 motorvoertuigen per etmaal betreft.</p>	<p>Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.</p>

4.22.9	Op basis van twee weken tellen is de verdeling van de verkeerscijfers bepaald. Twee meet-perioden in een jaar zouden een meer representatief beeld geven, bijvoorbeeld metingen in het voor-en najaar. Alsnog geeft dit een beeld weer voor de huidige situatie die niet zondermeer is over te zetten naar 2030.	De tellingen hebben plaatsgevonden in een representatieve periode (zonder vakantie-/feestdagen) en geven daarmee een goed beeld. Er zijn geen betere methoden beschikbaar om een toekomstige verdeling van het verkeer over de verwisselen periode van de dag te bepalen. Het ligt ook niet in de lijn der verwachting dat de verdeling over de dag/avond/nacht heel anders zal zijn dan nu.	Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.
4.22.10	De verdeling van het wegverkeer is op basis van werkdagintensiteiten gemaakt. Voor toetsing aan de Wet geluidhinder moet uitgegaan worden van weekdaggemiddelden.	In het onderzoek is gebruik gemaakt van weekdaggemiddelde intensiteiten.	Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.
4.22.11	Overdrachtsmaatregelen Er is erg summier beschreven dat geluidschermen bezwaren vanuit landschappelijk en verkeerskundig oogpunt hebben. Lage schermen nabij de weg kunnen zorgen voor een behoorlijke reductie en kunnen daarom juist een effectieve oplossing zijn die opweegt tegen landschappelijke of verkeerskundige bezwaren. Een uitgebreidere onderbouwing van de afweging tussen deze aspecten is benodigd.	In het geactualiseerde akoestisch onderzoek is de doelmatigheid van geluidschermen getoetst. Hieruit blijkt dat schermen niet doelmatig zijn. Om deze reden zijn er geen schermen toegepast.	Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.
4.22.12	Daarnaast is de mogelijkheid tot het toepassen van een diffractor niet beschreven. Het toepassen van een diffractor kan leiden tot een significante reductie op de gevels van achterliggende bebouwing. In deze situatie kan de toepassing van een diffractor wenselijk zijn. We zien graag dat deze mogelijkheid verder onderzocht wordt.	In het geactualiseerde akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan diffractoren. Uit het onderzoek blijkt dat diffractoren niet doelmatig zijn.	Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.
4.22.13	Brug over Leidse Rijn Het toevoegen van ogenschijnlijke dilataties tussen de brug en het vaste land kan leiden tot extra hinder bij omwonenden. In de rapportage is hier echter geen aandacht aan besteed.	In deze fase wordt hiermee rekening gehouden en akoestische randvoorwaarden en hinder worden als afgeleide eis meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp, contract en uitvoering. Daarbij wordt zorgvuldig gekeken naar de voegovergangen van de brug.	Ja, akoestisch onderzoek is aangepast.

4.22.14	Daarbij verzoeken we u tevens om ons inzage te geven in het model of de uitdraai van alle ingevoerde modelitems als het gaat om de onderzoeken verkeerslawaaï en luchtkwaliteit.	Zie antwoord op inspraakreactie 4.22.1	Ja
---------	--	--	----

4.23 Registratienummer Reactie 20.010168

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.23.1	<p>Verkeersveiligheid</p> <p>Tot nu toe is door de gemeente altijd beweerd dat de brug er moet komen om de fietsveiligheid op de Harmelerwaard te verbeteren. In “Bestemmingsplan Ontsluiting Harmelerwaard” lees ik daar niets meer over. Is dit doel vervallen? Dit zou misleidend zijn naar de burgers. Enig doel van de brug is dan vermindering van verkeersoverlast in Vleuterweide. Maar dat is een probleem van Utrecht, wat gemakkelijk voorkomen had kunnen worden bij de inrichting van Vleuterweide. Ik fiets elke dag over de Harmelerwaard naar mijn werk. Mijn observatie is dat er nauwelijks vrachtverkeer is, ik zie slechts enkele vrachtwagens per week (de gemeente heeft blijkbaar geen verkeersgegevens). Over de Heldamweg rijden volgens verkeerstellingen van de gemeente Utrecht (kenmerk SO 11.068302) gemiddeld 48 vrachtwagens per etmaal. Dit is dus het vrachtverkeer dat nu ook over de Harmelerwaard gaat. Proberen we een niet bestaand probleem op te lossen?</p>	In de bijlagen bij het bestemmingsplan is het verkeersonderzoek opgenomen. De nieuwe ontsluitingsweg heeft tot doel het glastuinbouw gebied op een toekomstvastere wijze te ontsluiten zodat niet langer wegen die daar niet voor geschikt worden hiervoor worden gebruikt. Dit betreft inderdaad de woonwijk Vleuterweide. Met de nieuwe verkeersontsluiting en de knip in de Dorpeldijk neemt het verkeer op de Liesgrassingel sterk af en daarmee leefbaarheid en verkeersveiligheid toe.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
4.23.2	<p>Ontwerp van de brug</p> <p>Er wordt niet aangegeven wat voor een soort brug er komt, gelijkvloerse kruising of niet. Dit heeft grote invloed op de verkeersveiligheid. Ik neem aan dat dit al bekend is, waarom wordt dat niet gemeld?</p>	De brug wordt een beweegbare brug met een gelijkvloerse kruising van de doorgetrokken Hugo de Vriesweg met de Harmelerwaard. Aan de zuidzijde wordt de Hugo de Vriesweg aangesloten op de rotonde.	Nee
4.23.3	<p>Hoofd fietsroute</p> <p>Er wordt gesteld dat de nieuwe aansluiting geen afbreuk doet aan het bestaande fietsnetwerk en er zelfs een verbetering zou zijn omdat de Harmelerwaard niet meer gebruikt wordt door (vracht)verkeer met bestemming tuinbouwgebied. Dit is onjuist. Het bestaande</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.17.4.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

	(vracht)verkeer op de Harmelerwaard zal niet minder worden (zie hierboven) en de vele fietsers, veelal scholieren, moeten straks een drukke weg gaan kruizen, wellicht met stoplichten. Als de brug verhoogd wordt aangelegd (zoals de Hofbrug in Harmelen) wordt de situatie ook nog eens onoverzichtelijk. Fietsers gaan er dus altijd op achteruit, het wordt onveiliger en er ontstaan wachttijden. Het is een hoofdfietsroute en daarin moeten juist belemmeringen voor fietsers worden weggenomen, niet worden toegevoegd. Dit gaat tegen alle beleid in.		
4.23.4	<p>Gebruik Brug</p> <p>Kan de brug ook gebruikt worden door tractoren? Er komen nu veel zeer zware tractoren van de fa. Van Lint uit Vleuten door de Harmelense dorpskern. De brug moet geschikt gemaakt worden voor tractoren zodat dezen uit de dorpskern van Harmelen geweerd kunnen worden.</p> <p>Kunnen personenauto's afslaan naar de Harmelerwaard? Als dat zo is, zal het op de Harmelerwaard veel drukker worden. Het overgrote deel van het verkeer over de brug zal namelijk personenverkeer zijn.</p>	De brug kan ook door landbouwvoertuigen gebruikt worden. Het technisch ontwerp voorziet daarnaast in een verbod op afslaan voor gemotoriseerd verkeer op de verlengde Hugo de Vriesweg. Het verkeer vanaf de brug wordt gedwongen om rechtdoor te rijden en vice versa. Op de Harmelerwaard komt ook een verbod op afslaan voor gemotoriseerd verkeer. Het gemotoriseerde verkeer dient hier ook verplicht rechtdoor te rijden. Hiermee worden extra verkeersbewegingen op de Harmelerwaard door de nieuwe ontsluiting voorkomen.	Nee
4.23.5	<p>Ontsluiting</p> <p>Er wordt gesteld dat de nieuwe ontsluiting zo wordt aangelegd dat afslaan van vrachtverkeer vanaf de nieuwe ontsluiting richting de weg Harmelerwaard niet mogelijk is. Wat nu als deze belemmering in de praktijk niet werkt? Zijn er voorbeelden dat het wel werkt? Als het niet werkt wordt het juist veel onveiliger op de Harmelerwaard.</p>	In het technisch wegontwerp wordt afslaan zoveel mogelijk beperkt. Daarnaast worden verkeersborden geplaatst. In de praktijk kan het echter voorkomen dat een enkele weggebruiker de regels overtreedt.	Nee
4.23.6	<p>Sluiproute</p> <p>De nieuwe brug creëert een nieuwe ontsluiting van Vleuten naar de A12. Dit wordt nergens expliciet aangegeven. De nieuwe brug creëert een sluiproute van Breukelen naar oprit Harmelen vd A12. Hierdoor zal het verkeer op de Breudijk, Appellaan en Dorpeldijk toenemen.</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

4.24 Registratienummer Reactie 20.010314

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.24.1	<p>In aansluiting op de inspraakreacties van bewoners aan de Liesgrassingel willen wij ook reageren en verzoeken u om in het plan op te nemen dat na het realiseren van de brug de Liesgrassingel (ter hoogte van het gemaal) afgesloten zal worden middels een paal. Afsluiting is (was) al noodzakelijk omdat de weg veel zwaar vracht- en sluijverkeer kent dat dwars door een kinderrijke woonwijk gaat en waar met name kinderen/fietsers dagelijks op deze weg gevaarlijke situaties meemaken op weg naar school , sport etc. Met de nieuwe brug is de afsluiting absoluut noodzakelijk om te voorkomen dat er naast de huidige probleemsituatie ook nog eens een extra sluijroute open gesteld gaat worden. Door de bouw van de brug ontstaat er een zeer efficiënte (ongewenste) sluijroute tussen de afrit Vleuten op de A2 en de oprit Harmelen op de A12 en vice versa. Wij verzoeken u om deze afsluiting in het bestemmingsplan vast te leggen.</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

4.25 Registratienummer Reactie 20.010314

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.25.1	<p>Graag vragen wij uw nadrukkelijke aandacht toegezegde afsluiting Liesgrassingel. Op 27 november 2012 resp. 5 maart 2013 is door wethouder Lintmeijer van de Gemeente Utrecht toegezegd dat er een afsluiting van de Liesgrassingel voor doorgaand snelverkeer komt zodra de nieuwe ontsluiting gereed is. Die afsluiting ter hoogte van het gemaal is zeer noodzakelijk om toename van (sluij)verkeer te voorkomen. Er zal door de aanleg van de brug over de Leidsche Rijn een sluijroute ontstaan van verkeer uit Vleuterweide tussen de afrit Vleuten op de A2 en de oprit Harmelen op de A12. Graag vragen wij u om deze afsluiting</p>	Zie beantwoording inspraakreactie 4.2.1.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.

	in het bestemmingsplan vast te leggen en via intergemeentelijk bestuurlijk overleg ook te effectueren tegelijkertijd met oplevering van de brug. Tot nadere toelichting graag bereid.		
--	---	--	--

4.26 Registratienummer Reactie 20.010949

<i>Nr.</i>	<i>Samenvatting</i>	<i>Beantwoording</i>	<i>Aanpassing</i>
4.26.1	Verkeersveiligheid Diverse tuinbouwbedrijven blijven gebruik maken van de Harmelerwaard (snelfietsroute). Voor deze bedrijven geeft het geen oplossing. Er wordt verkeersonveiligheid gecreeerd in de flauwe bocht naast Harmelerwaard 10. Bij een openstaande brug wordt de rotonde geblokkeerd voor doorgaand verkeer als er meer dan 2 vrachtwagens staan. Fiestverkeer zal zich tussen (hoge) voertuigen moeten wringen.	Zie ook beantwoording inspraakreactie 4.17.4. Aanvullende daarop wordt de weg zo ingericht dat de oversteek vrijgehouden dient te worden wanneer de brug open is. Hierdoor kan de doorgaande fietsroute niet worden geblokkeerd. Daarnaast is de verwachting dat met het beperkte verkeersaanbod op de weg en het water deze situatie in de praktijk nauwelijks voor zal komen.	Ja, nadere motivering wordt verwerkt in de toelichting.
4.26.2	Ontwerp Kies voor een hogere brug zoals de Veldhuizen met behoud bestaand wegprofiel.	De brug wordt beweegbaar, om naast het bieden van voldoende doorvaart aan passerend vaarverkeer ook een functioneel brugdek te bieden voor vrachtverkeer. Hiermee wordt een impact van een hoge brug, zoals in de Veldhuizerweg voorkomen. Een hoge brug leidt zowel aan zuidzijde (vanaf de A12) als aan de noordzijde tot een grote impact in het landschap met grote toeleidende op- en afritten voor alle verbindingen inclusief de rotonde.	Nee
4.26.3	Korte termijn visie, voortboordurend op voorheen gemaakte fouten.	Wij nemen uw opmerking voor kennisgeving aan.	Nee

5 Ambtshalve wijzigingen

Als gevolg van nieuwe of gewijzigde inzichten en het herstel van onjuistheden zijn daarnaast een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Zo zijn er enkele aanpassingen in de verbeelding doorgevoerd met het oog op het meest actuele schetsontwerp voor het wegtracé en de brug. Daarnaast zijn de regels op enkele punten geactualiseerd. Tot slot, zijn aanpassingen in de toelichting doorgevoerd. Deze aanpassingen hebben onder andere te maken met het ruimtelijk beleidskader, het verwerken van de meest actuele onderzoeksresultaten en een nadere uitwerking van de thema's water en cultuurhistorie. Ook is de paragraaf over de procedure ('Overleg en terinzagelegging') aangepast op grond van de resultaten uit de publicatie van het voorontwerpbestemmingsplan.