

BIJLAGE 2
Notitie beantwoording inspraak
(d.d. 10 maart 2010)

Notitie beantwoording inspraak
Voorontwerpbestemmingsplan Rondweg Reeuwijk-Brug



I Inleiding

De mogelijkheid tot het geven van inspraak over het voorontwerpbestemmingsplan Rondweg Reeuwijk-Brug is bekendgemaakt in de Kijk op Reeuwijk, Goudse Post en via de gemeentelijke website. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van 22 juni 2009 tot 3 augustus 2009 ter inzage gelegen in het gemeentehuis. De inspraakgelegenheid bestond uit de mogelijkheid om gedurende de termijn van terinzagelegging schriftelijk een mening kenbaar te maken of om een mondelinge reactie te geven.

Er zijn 152 schriftelijke reacties ingediend. Hiervan zijn er 141 identiek uit Gouda afkomstig zijn, waarvan twee met nog een aanvulling. Hierbij is door een bewonersgroep in Plaswijck te Gouda een format opgesteld en door bewoners individueel ondertekend. Verder zijn er nog twee individuele reacties uit Gouda. Daarnaast zijn er negen reacties uit Reeuwijk afkomstig.

Het eindverslag bestaat uit de ingekomen schriftelijke inspraakreacties. De ingekomen reacties zijn samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie (cursief).

In de beantwoording wordt verwezen naar diverse bijlagen. Deze maken geen deel uit van deze notitie. De bijlagen zijn voor de commissieleden en indieners van de inspraakreacties separaat in te zien in de raadskamer en worden separaat digitaal beschikbaar gesteld.

In de beantwoording van enkele inspraakreacties (15 oktober 2009) zijn nadere acties voorgesteld. Het resultaat van de uitgevoerde acties is in onderhavige notitie opgenomen.

II Schriftelijke reacties

Inspreker 1: Formatreactie 141 bewoners Plaswijck, gemeente Gouda

De formatreactie richt zich op de volgende aspecten

1. algemene zaken
2. onvoldoende onderzoek naar alternatieven en gevolgen
3. onduidelijkheid ten aanzien van het definitief zijn van het ontwerp en de uitgangspunten
4. natuurwaarden

1. ALGEMENE ZAKEN

U ondersteunt dat gemeente Reeuwijk iets aan de verkeersdruk in haar centrum wil doen.

U ondersteunt ook de initiatieven die blijven zoeken naar andere oplossingen.

U stelt dat de rondweg dicht langs uw woning loopt.

Dit verschilt natuurlijk van woning tot woning maar in grote lijnen bedraagt deze afstand 55 tot 97 meter voor de eerstelijns-bebouwing aan de noordrand van Gouda. Een groot aantal indieners van een reactie heeft een woning op een nog grotere afstand van de rondweg.

*Ter relativering kan worden gemeld dat in Reeuwijk ca. 350 woningen op een afstand kleiner dan 50 meter staan waarvan 163 op een afstand van 3 – 15 meter (**zie bijlage 1**).*

U vreest voor het effect op de leefbaarheid, geluidsoverlast, achteruitgang van de luchtkwaliteit en dreigend extra verkeer in en rondom de wijk.

Zie voor de beantwoording paragraaf 2.

U bent het niet eens met verkeerskundige onderbouwing.

Zie voor de beantwoording paragraaf 3.

U vreest dat de rondweg niet zal bijdragen aan de mobiliteit in Gouda en Reeuwijk.

Dit laatste is ook geen doel.

Doel van de gemeente Reeuwijk met de rondweg Reeuwijk-Brug is vermindering van de verkeersoverlast en hieruitvolgende milieueffecten en verbetering van het leefklimaat in de kern van Reeuwijk-Brug. Bovendien is het doel het samenbrengen van twee kernhelften die nu door de doorgaande weg van elkaar zijn gescheiden.

U stelt dat de natuur en het landschap door de rondweg zal verdwijnen.

Zie voor de beantwoording paragraaf 4.

U stelt dat u nog steeds niet weet wat nu de definitieve plannen worden en wat dat allemaal op termijn voor de wijk (Plaswijck) zal betekenen.

In de afgelopen twee jaar zijn op vele momenten en langs vele wegen omwonenden en belanghebbenden over het project geïnformeerd. Hierbij is het plan gepresenteerd en zijn gevolgen voor verkeer- en milieuaspecten in beeld gebracht. Met name noemen wij hierbij de in mei 2008 opgerichte klankbordgroep rondweg Reeuwijk-Brug (KBG) waarin een vertegenwoordiging van bewoners uit uw wijk deelneemt. De in de KBG gerezen vervolgvragen van betrokkenen zijn in verfijningonderzoeken opnieuw uitgewerkt en in de KBG besproken.

*In bijgevoegde **bijlage 2** is een overzicht van deze zogenaamde 'informatiemomenten' weergegeven. Naar onze mening zijn er voldoende mogelijkheden voor u geweest om zich te informeren over het plan.*

2. ONVOLDOENDE ONDERZOEK NAAR ALTERNATIEVEN EN GEVOLGEN VAN EEN RONDWEG

2.1 Alternatieven rondweg

U stelt dat de gemeente onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar de gevolgen en de alternatieven van de rondweg.

De verkeersproblematiek in de kern van Reeuwijk-Brug speelt al sinds begin jaren negentig van de vorige eeuw. In deze afgelopen periode zijn er diverse alternatieven aan de orde geweest. In 2006 is een opdracht aan Grontmij verstrekt om alternatieven voor een rondweg in Reeuwijk te onderzoeken. Resultaat is het rapport Grontmij d.d. 2 maart 2006 (zie bijlage 3). Na afweging van de diverse alternatieven is de huidige voorkeursvariant naar voren gekomen. De in het rapport genoemde andere varianten zijn afgefallen met name omdat deze uitgingen van een extra aansluiting op de A12. Een extra aansluiting op de A12 is voor Rijkswaterstaat onbespreekbaar.

In mei 2008 is een klankbordgroep rondweg Reeuwijk-Brug (KBG) opgericht waarin ook het onderwerp alternatieven aan de orde is geweest.

Met name door uw vertegenwoordiging namens Plaswijck in KBG zijn de volgende alternatieven aangedragen:

- a. verlegging van het tracé over de Westkade naar een meer noordelijke ligging ter plaatse van de Einsteinstraat en door bedrijventerrein Zoutman richting A12 en Nieuwdorperweg*
- b. het nemen van verkeersbelemmerende maatregelen op de huidige doorgaande route*
- c. het beter benutten van de Van Reenensingel te onderzoeken in overleg met gemeente Gouda met behulp van simulatie*
- d. het beter benutten van het regionale verkeersnetwerk*

ad a. Met brief gemeente Reeuwijk d.d. 14 april 2008 hebben wij aan uw vertegenwoordiging in de KBG aangegeven dat deze variant verkeertechisch en ruimtelijk in het bestaande bedrijventerrein Zoutman niet haalbaar is (zie bijlage 4).

ad b. Dit alternatief is door de Grontmij onderzocht. Resultaat van dit onderzoek is weergegeven in het rapport Grontmij d.d. 24 november 2008 (zie bijlage 5) en aan uw vertegenwoordiging in de KBG overhandigd. Conclusie is dat er pas effect optreedt als er een verkeersbelemmerende maatregel wordt toegepast vergelijkbaar met een rijsnelheid van 10 km/uur. Dit is voor de bereikbaarheid van de kern van Reeuwijk-Brug niet wenselijk. Bovendien treedt er verdringing op naar parallel lopende straten en naar Reeuwijk-Dorp en het Plassengebied. Door de Grontmij wordt dan ook geconcludeerd dat deze maatregel cq. alternatief niet realistisch en onacceptabel is.

ad c. Afwikkeling van het verkeer van en naar Gouda en Krimpenerwaard via de Van Reenensingel heeft volgens adviseurs DHV en Grontmij pas effect als de Van Reenensingel van 2x1 naar 2x2 banen wordt uitgebreid en de toelaatbare snelheid van 50 naar 70 km/u wordt verhoogd. Door het Goudse bestuur is deze mogelijkheid als niet wenselijk beschouwd. Zie verslag KBG (zie bijlage 6).

ad d. Het beter, eigenlijk anders benutten van het regionale verkeersnetwerk wordt bepaald door het rijgedrag van de automobilist. De automobilist laat zich leiden door weerstanden, doorstroming, rijafstand etc. in het verkeer. Alles afwegende blijkt dat de route door Reeuwijk-Brug op een natuurlijke wijze de meest gunstige route voor de automobilist van en naar Gouda en Krimpenerwaard is. Het is een natuurlijke route voor de automobilist. Zie ook het rapport Grontmij d.d. 24 november 2008 (bijlage 5).

Op bijgevoegde kaart (zie bijlage 7) is duidelijk te zien waarom dit de meest gunstige route is. De doorgaande weg door Reeuwijk-Brug is namelijk de enige noord-zuidverbinding vanuit Gouda en Krimpenerwaard naar de A12 en met name de N11.

Bij verkeerssimulatietechnisch onderzoek blijkt dat ondanks de komst van de zuidwestelijke rondweg om Gouda (gepland voor het jaar 2012) en de extra rijbanen op de A12 een substantiële verkeerstromen te kiezen voor bovengenoemde natuurlijke weg. Bij deze verkeerssimulatie wordt gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel van DHV dat door Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat worden ondersteund en gehanteerd.

U stelt dat uit het rapport van de Grontmij blijkt dat een lokaal geïmplementeerde oplossing in uitsluitend Reeuwijk nooit de meest optimale oplossing kan zijn.

Hiermee wordt naar alle waarschijnlijk bedoeld dat bij het nemen van verkeersbelemmerende maatregelen een goed alternatief beschikbaar moet zijn. Dit is de situatie van het nemen van verkeersbelemmerende maatregelen op de huidige doorgaande route door Reeuwijk-Brug en de realisatie van de rondweg Reeuwijk-Brug.

2.2. Gevolgen rondweg

U stelt dat de gevolgen van een rondweg onvoldoende zijn onderzocht

2.2.1 Algemeen

*Uitgaande van bovengenoemde voorkeursvariant zijn de gevolgen van de rondweg uitgebreid onderzocht. Op het gebied van verkeer, bodem, milieu, flora & fauna, water, externe veiligheid, archeologie, cultuurhistorie en risico's hebben wij in de periode 2006-2009 vele onderzoeken uitgevoerd. Wij verwijzen u hiervoor naar bijgevoegde overzicht van alle basisstukken cq. het resultaat van alle onderzoeken tot op heden (**zie bijlage 8**).*

2.2.2 Verkeer

*Ten aanzien van de door u geschetste onduidelijkheid wat de verkeerskundige en milieueffecten bij realisatie van de rondweg zijn, zijn de geprognoseerde verkeersintensiteiten door de Grontmij bepaald. Dit is geschied op basis van een door Provincie en Rijkswaterstaat gehanteerd regionaal verkeerssimulatiemodel van DHV. Resultaat is het rapport Grontmij d.d. 31 oktober 2007 (**zie bijlage 9**).*

2.2.3 Milieu

Vervolgens heeft er in samenwerking met DHV in november 2008 een verfijningstudie van deze verkeersintensiteitberekening plaatsgevonden. Dit mede als basis voor het ontwerp van de kruisingen van de rondweg met bestaande wegen.

*Op basis van deze verfijnde geprognoseerde verkeersintensiteiten zijn de milieueffecten (luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid etc.) onderzocht. Resultaat is het rapport Milieudienst d.d. juni 2009. (**bijlage 11**).*

Omdat wij door overleg met bewoners in uw wijk via de KBG op de hoogte zijn van het feit dat milieuaspecten een belangrijk punt voor u zijn hebben wij in samenwerking met de Milieudienst in januari/februari 2009 een aantal sessies georganiseerd met afvaardigingen uit de KBG waaronder ook uit de Wervenbuurt, Lusten- en Hoevenbuurt. Hierin zijn wij nader ingegaan op de aspecten geluid en luchtkwaliteit en hebben wij uw afvaardiging volledig hierover geïnformeerd.

Hierbij hebben wij gecommuniceerd dat ten aanzien van de luchtkwaliteit bij realisatie van de rondweg overal ruim aan de grenswaarden wordt voldaan voor wat betreft de woningen aan de noordrand van Gouda. Ten aanzien van geluid hebben wij de door de gemeente Reeuwijk voorgenomen maatregelen gepresenteerd waardoor langs de hele rondweg ter plaatse van de woningen Plaswijck de voorkeursgrenswaarde niet zal worden overschreden. Door monitoring verkeersintensiteit kunnen wij in de gaten houden of de door ons voorgestelde milieumaatregelen voldoende zijn of dat deze uitgebreid dienen te worden. Voor luchtkwaliteit is dit niet aan de orde omdat deze zo ruim beneden de voorkeursgrenswaarde zit dat het bereiken hiervan nimmer zal optreden. Zie hiervoor het genoemde rapport van de Milieudienst.

2.2.4 Flora & fauna

Ook het belang van flora & fauna hebben wij onderkend.

*Hiervoor is in samenwerking met het bureau De Watersnip onderzoek uitgevoerd en heeft geresulteerd in het rapport d.d. juli 2007 (**zie bijlage 12**).*

*Op basis hiervan hebben wij op 10 oktober 2008 een ontheffing in het kader van de Flora & Faunawet van LNV ontvangen (**zie bijlage 13**).*

2.2.5 Wel of geen aanzuigende werking rondweg

U stelt dat de rondweg een aanzuigende werking heeft op het verkeer.

*Dat dit niet het geval is blijkt uit het rapport Grontmij d.d. 31 oktober 2007 (**zie bijlage 9**). Dit resultaat is te verklaren uit de gewijzigde verkeerssituatie in 2020 inclusief de nog te realiseren verkeerinfrastructuur van o.a. de rondweg Reeuwijk-Brug. Verkeersstromen kiezen dan hun weg via deze nieuwe gewijzigde infrastructuur. Verkeer komende vanuit Rotterdam/Den Haag met bestemming bedrijventerrein Zoutman te Reeuwijk zal bij aanwezigheid van de rondweg verleid worden om niet zoals nu vaak het geval is, de afslag Gouda te nemen en via Bodegraafsestraatweg naar Reeuwijk te rijden maar de afslag Reeuwijk te nemen en via de rondweg zonder hindernissen naar bestemming te rijden.*

2.2.6 Regionale aanpassingen infrastructuur

Het feit dat er in de regio verschillende besluiten zijn genomen over aanpassingen in de infrastructuur en dat dit een invloed zou kunnen hebben op de verkeersintensiteit in Reeuwijk en op de rondweg is voor wat de extra rijbanen A12 en zuidwestelijke rondweg Gouda in het gehanteerde regionale verkeerssimulatiemodel DHV opgenomen.

Het effect van een extra brug over de Gouwe en ontwikkeling van de Moordrechtknoop zou kunnen worden nagegaan, wij vinden dit echter te ver gaan ten aanzien van de voorbereiding van de rondweg.

Toekomstige, op dit moment nog niet bekende wijzigingen, kunnen een effect op intensiteitverdeling hebben maar betekent niet dat wij op deze wijzigingen kunnen wachten alvorens de huidige problematiek in Reeuwijk op te lossen.

2.2.7 Benuttingstudie

Van Reenensingel

Gemeente Reeuwijk heeft toegezegd in samenwerking met Gouda onderzoek te doen naar een betere benutting van de Van Reenensingel. Dit ondanks het feit dat de verkeerskundige adviseurs geen hoge verwachtingen van de verkeersreductie in de kern van Reeuwijk-Brug verwachten door aanpassingen aan de Van Reenensingel. Dit wordt door Grontmij en DHV onderschreven. Zie punt 2.1.c

Regionaal

Voor het effect van een regionale benuttingstudie zie punt d in paragraaf 2.1

Het sinds maart 2008 door u genoemde resultaat van een anoniem onderzoek naar regionale benutting van de infrastructuur hebben wij nog niet ontvangen.

2.2.8 Eenduidigheid herkomst en bestemming van het verkeer in centrum Reeuwijk-Brug

Middels een aanvullende analyse rondweg scenario's Grontmij d.d. 21 november 2008

(zie bijlage 14), mede op verzoek van de KBG, is bepaald dat ca. 40 % van het verkeer in de kern van Reeuwijk-Brug afkomstig is van verkeer van en naar Gouda en Krimpenerwaard. De overige 60% is het totaal van andere verkeerstromen binnen Reeuwijk-Brug maar ook van en naar buiten Reeuwijk-Brug gelegen locaties.

2.2.9 Reductie verkeer en verbetering leefklimaat in kern Reeuwijk Brug

In het rapport Grontmij d.d. 31 oktober 2007 (zie bijlage 9) wordt geconcludeerd dat bij realisatie van de rondweg de verkeersintensiteit met ca. 60% zal afnemen.

In het rapport Grontmij d.d. 24 november 2008 (zie bijlage 5) wordt geconcludeerd dat er een reductie van het verkeer door middel van uitsluitend verregaande verkeersbelemmerende maatregelen in de kern behaald kan worden van maar 40%. Bovendien heeft dit negatieve effecten op verkeersintensiteit in het plangebied en naar Reeuwijk-Dorp door uitwijkend sluipverkeer en op de bereikbaarheid van Reeuwijk-Brug.

Ook daarom hecht Reeuwijk veel waarde aan de realisatie van de rondweg.

3. DEFINITIEF ZIJN VAN HET ONTWERP EN DE UITGANGSPUNTEN

3.1 Ontwerp

U stelt onzeker te zijn in hoeverre het voorontwerp definitief is en welke uitgangspunten bij de plannen zijn gehanteerd

In de KBG en middels andere kanalen is gecommuniceerd dat op dit moment een voorlopig ontwerp nagenoeg gereed is. De naam Voorlopig Ontwerp betekent dat in grote lijnen het tracé van de rondweg is bepaald en dat er studie is verricht naar de juiste lay-out van kruisingen van de rondweg met bestaande wegen. Verder zijn de rijbaanbreedte, aanpassingen aan watergangen, voorzieningen voor flora & fauna vastgesteld. Ook zijn de milieutechnische gevolgen in beeld gebracht en zijn maatregelen bepaald voor het voldoen aan voorkeursgrenswaarden van de geluidsbelasting op omliggende woningen.

Dit ontwerp is tot stand gekomen in samenwerking met DHV, Provincie Zuid Holland, Rijkswaterstaat en Hoogheemraadschap Rijnland. Maar ook zijn diverse ontwerpaspecten van de rondweg in de KBG voorgelegd en besproken.

Het voorlopig ontwerp is d.d. juni 2009 in de KBG besproken en d.d. 29 juni 2009 door de gemeenteraad goedgekeurd.

*Via diverse communicatiekanalen hebben wij u gevoed met informatie met betrekking tot het ontwerp en hiermee samenhangende aspecten. Een overzicht van de communicatie over het plan en ontwerp is als **bijlage 2** bijgevoegd. Het laatste nieuws is middels een nieuwsbrief d.d. juni 2009 huis aan huis in uw wijk verspreid en in de zevende KBG-vergadering d.d. 2 september 2009 aan uw afvaardiging in de KBG medegedeeld.*

Via de afvaardiging uit uw wijk in de KBG hebben wij vanaf de oprichting in mei 2008 vragen uit uw wijk over de rondweg ontvangen en beantwoord. Derhalve menen wij u hiermee tot op heden volledig te hebben geïnformeerd over het ontwerp en de gevolgen van de rondweg. Zie voor gevolgen verder punt 2.2.

In het ontwerpproces dient het plan nader op civieltechnische en verkeerskundige details te worden uitgewerkt. Dit geschiedt in het definitief ontwerpstadium en bestekfase waarna de realisatie zal starten. In deze nadere uitwerking wordt het voorlopig ontwerp nader uitgewerkt (funderingsconstructie etc.) en kan het ontwerp op onderdelen worden gewijzigd maar zaken als tracé en wegbreedte staan vast.

3.2 Uitgangspunten

3.2.1 Ontwerp-, en milieu-uitgangspunten

Hoewel u dit mogelijk niet bedoelt willen wij hierbij onze uitgangspunten met betrekking tot het ontwerp van de rondweg aangeven:

Drastische vermindering van de verkeersoverlast en hieruitvolgende milieuaspecten in de kern van Reeuwijk-Brug

Vergroten leefbaarheid in de kern Reeuwijk-Brug

Bieden van een haalbaar alternatief voor het verkeer

Goede aansluiting op bestaande wegen

Veilige kruisingen met bestaande fietspaden

Geen overschrijding van de grenswaarde geluid op omliggende woningen als gevolg van de rondweg

Zo min mogelijke aantasting van het open gebied

Met het voorliggende ontwerp zijn wij van mening een goed antwoord te hebben gegeven op deze uitgangspunten.

3.2.2 Verkeersintensiteitsuitgangspunten

Met uitgangspunten bedoelt u mogelijk de uitgangspunten met betrekking tot de toekomstige verkeersintensiteiten.

Op basis van een regionaal verkeersmodel van DHV hebben wij toekomstige verkeersintensiteiten door DHV en Grontmij laten bepalen. Dit model wordt door Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat ondersteund. Op basis hiervan zijn in samenwerking met de Milieudienst Midden-Holland de effecten voor het milieu bepaald en maatregelen gedimensioneerd.

Tot op heden is er geen twijfel over deze uitgangspunten en worden deze continu door DHV gekalibreerd oftewel geijkt met de praktijk. Ook wij als gemeente vergelijken de uitgangswaarden met de feitelijke waarden in de gemeente. Zie ter illustratie bij gevoegd overzicht gemeente Reeuwijk d.d. 16 februari 2009 (**zie bijlage 15**).

Om het effect van een onnauwkeurigheid in verkeersprognoses te bepalen hebben de geluidsberekening met een opslag van 20% extra verkeer laten doorrekenen en gekeken wat dit ten aanzien van de te nemen milieumaatregelen inhoudt. Uitkomst is dat er geen wijzigingen in hoogte en/of lengte van het geluidsscherm/geluidwal ter plaatse van Plaswijck dienen plaats te vinden (**zie bijlage 11**).

3.2.3 Verkeermaatregelen in kern Reeuwijk-Brug

U noemt de nog niet bekende consequenties van de pas bekendgemaakte verkeersmaatregelen in de kern van Reeuwijk-Brug.

Hierover kunnen wij meedelen dat op dit moment wordt onderzocht hoe het sluipverkeer door Reeuwijk-Brug, ondanks de aanwezigheid van een rondweg, gedemotiveerd kan worden om door de kern van Reeuwijk-Brug te blijven rijden en gemotiveerd kan worden om de rondweg te nemen.

Een mogelijkheid hiervoor is het maken van een zogenaamde harde knip, of bussluis ter plaatse van de huidige doorgaande route of het voor een deel van de huidige route instellen van éénrichtingverkeer. Dit ter goedkeuring in de raad van de gemeente Reeuwijk.

In november 2008 heeft DHV door middel van simulatie de verkeersintensiteit in de avond- en ochtendspits in 2020 bepaald in het geval dat de rondweg is gerealiseerd. Hierbij is voor de route door de kern een modelsnelheid van 30 km/uur gehanteerd. Deze snelheid wordt in de praktijk bewerkstelligd door verkeersbelemmerende maatregelen, prioriteitstelling verkeerslichten etc.

Op basis van deze bepaalde verkeersintensiteit heeft de Milieudienst Midden-Holland haar milieuonderzoeken uitgevoerd.

Het realiseren van verkeersbelemmerende maatregelen op de huidige doorgaande route door de kern is dus verdisconteerd in de uitgevoerde milieuonderzoeken van de Milieudienst en vormt als zodanig geen aanvullende verkeersbelasting op de rondweg (zie bijlage a).

Het is duidelijk dat het effect hiervan op de verkeersintensiteit op de rondweg zal worden bepaald en de hieruit volgende consequenties voor geluid en luchtkwaliteit. Dit hebben wij ook in de KBG medegedeeld.

3.2.4 Fietsverkeer

U stelt dat er nog geen oplossing is voorzien voor de fietsers die dagelijks langs de rondweg moeten rijden of oversteken.

Om een indruk te krijgen van het fietsverkeer hebben wij een fietsertelling gehouden ter plaatse van alle belangrijke fietsroutes van Reeuwijk naar Gouda. Hierdoor hebben wij inzicht gekregen in het gebruik van de diverse routes.

In het ontwerp is het aspect fietsverkeer o.a. in de KBG vaak besproken en hebben wij bij het ontwerp van de rondweg met deze verkeersdeelnemers rekening gehouden. Ter compensatie van een door ons ingediend voorstel om de fietseroversteek ter plaatse van het Bruggenpad te laten vervallen hebben wij de mogelijkheid aangegeven om een nieuw fietspad tussen de A12 en de rondweg te situeren waarbij fietsers vanuit Bodegraven richting Gouda niet de rondweg hoeven te kruisen.

Naar alle waarschijnlijkheid vervalt het voorstel om de fietseroversteek Bruggenpad te laten vervallen en zal het genoemde nieuwe fietspad tussen de A12 en de rondweg ook niet nodig zijn. Fietsers kunnen bij realisatie van de rondweg van de bestaande fietspadeninfrastructuur gebruik maken wat naar onze mening in de behoefte voorziet.

Op een drietal plaatsen zullen fietsroutes dan de rondweg kruisen. Hier zullen maatregelen worden getroffen en voorzieningen worden gerealiseerd om de veiligheid van fietsers en automobilisten te waarborgen.

Met de aanleg van de rondweg om Reeuwijk-Brug zal een aanzienlijk deel van het verkeer niet meer via de Raadhuisweg en de Zoutmansweg rijden. Een nieuwe inrichting van deze wegen en andere maatregelen in de kern van Reeuwijk-Brug zijn daardoor mogelijk.

Een andere inrichting en uit te voeren maatregelen zijn tevens noodzakelijk om sluipverkeer te demotiveren via deze wegen te rijden en het gebruik van de rondweg te bevorderen.

Terugdringing van dit sluipverkeer is een voorwaarde voor het verbeteren van het leefklimaat in de kern van Reeuwijk-Brug. De voorzieningen voor het fietsverkeer vormt hier een onderdeel van.

Ten behoeve van de voorbereiding van deze te wijzigen infrastructuur in de kern van Reeuwijk-Brug is een verkeerscirculatieplan d.d. januari 2010 en een aanvullende memo d.d. 5 februari 2010 opgesteld. Hierin is ook de toekomstige fietsrouting beschreven (zie bijlage b).

3.2.5 Dynamiek in het ontwerpproces

U haalt uitdrukkingen 'niet alle variabelen zijn meegenomen', 'nieuw ontwerp', 'aanpassingen zullen plaatsvinden' en 'metingen zullen blijven plaatsvinden' aan. In deze kunnen wij u geruststellen.

Ten aanzien van het aanpassen cq. definitief zijn van het ontwerp verwijzen wij u naar paragraaf 3.1. Verkeersintensiteitsmetingen zullen blijven plaatsvinden om de ontwikkeling van de verkeersintensiteit te kennen en dit te vergelijken met de gehanteerde intensiteiten die de basis vormen voor de te nemen milieumaatregelen (geluidschermen, geluidarm asfalt etc.).

3.2.6 Welke milieueffecten waar

U stelt dat het onduidelijk is welke milieueffecten waar optreden als gevolg van de rondweg.

Uitgaande van de geprognostiseerde verkeersintensiteiten is bekend welke effecten waar optreden en welke maatregelen er getroffen moeten worden om beneden de voorkeursgrenswaarden te blijven. Zie verder punt 2.2.3.

3.2.7 Duidelijkheid verkeersrapporten

U deelt mee dat de verkeersrapporten op onderdelen niet duidelijk zijn.

Deze opmerking is voor ons moeilijk te beantwoorden. Graag vernemen wij op welke onderdelen dit is. Helaas hebben wij dit niet eerder via de KBG van u mogen vernemen, hoewel wij er wel om hebben gevraagd.

3.2.8 Uitbreiding Zoutman

U stelt dat het niet duidelijk is wat de gevolgen zijn van een uitbreiding van bedrijventerrein Zoutman.

De mogelijke uitbreiding van bedrijventerrein Zoutman staat nog niet vast. Op dit moment heeft het terrein een agrarische bestemming en wordt er in het voorontwerp bestemmingsplan Zoutman niet van een uitbreiding gesproken.

Wel gaat op korte termijn een onderzoek gestart worden hoe particuliere vragen met betrekking tot woningbouw nabij de Nieuwdorperweg in een totaalplan op elkaar afgestemd kunnen worden.

Bovendien is het op dit moment onzeker welke bedrijven zich er kunnen gaan vestigen. De toekomstige rondweg kan hier bij uitstek de ontsluiting tussen bedrijventerrein en A12 vervullen..

3.2.9 Grenswaarde geluidbelasting en luchtkwaliteit

U noemt het risico van het overschrijden van de voorkeursgrenswaarde geluidsbelasting en de borging van de gemeente Reeuwijk om na aanleg van de geplande rondweg de milieubelasting te allen tijde binnen de wettelijke normen te laten vallen

Voor de eerstelijnsbebouwing van Gouda Noord ter plaatse van de Wervenbuurt, gezien vanaf de Westkade in Reeuwijk, betekent de rondweg Reeuwijk-Brug een geluidbelasting van 51-52 dB op de woningen, een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Op de hoogte van de Lusten- en Hoevenbuurt bedraagt de geluidsbelasting 49 dB. Daarom heeft de gemeente ter plaatse van het tracé Edisonstraat en zover nodig de toepassing van geluidarm asfalt voorgesteld en op 29 juni 2009 in de gemeenteraad geaccordeerd. Hiermee wordt de geluidsbelasting op de gevel van de genoemde bebouwing ter plaatse van de Wervenbuurt 47dB.

Om in de toekomst geen risico te lopen met mogelijke extra verkeersbelasting of onnauwkeurigheid in de verkeersberekeningen is de gemeente Reeuwijk voornemens om bovenop de geplande bovengenoemde geluidreducerende maatregel een extra geluidreducerende voorziening aan te brengen. Hierbij wordt gedacht aan een geluidwal met een hoogte van 1,5 meter en hierop een scherm met een hoogte van 0,5 meter. Deze wal strekt zich uit van globaal de bocht in de Edisonstraat tot de hoogte van de woningen Weidelust 1-15.

Hierdoor wordt de geluidbelasting ter plaatse van de Wervenbuurt verder verlaagd naar 44-45 dB en ter plaatse van de Lusten- en Hoevenbuurt naar 43-46 dB.

Hiermee ontstaat een voldoende marge ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

*Om het effect van een onnauwkeurigheid in verkeersprognoses te bepalen hebben wij de geluidsberekening met een opslag van 20% extra verkeer laten doorrekenen en bezien wat dit ten aanzien van de te nemen milieumaatregelen inhoudt. Uitkomst is dat er geen wijzigingen in hoogte en/of lengte van het geluidsscherm dienen plaats te vinden (**zie bijlage 11**).*

Borging van eeuwig durende overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is geen wettelijk vereiste situatie.

*Ten aanzien van de luchtkwaliteit vallen alle omliggende woningen ruim binnen de grenswaarde en is het risico op overschrijding hiervan niet aanwezig (**zie bijlage 11**).*

3.2.10 Doorsteek naar Plaswijckweg

U geeft aan dat de politiek in Reeuwijk zich niet expliciet heeft uitgelaten dat er geen doorsteek komt van de rondweg naar de Plaswijckweg.

Zoals in de KBG gemeld is een doorsteek van de rondweg naar de Plaswijckweg door de wethouders Rupke (gemeente Reeuwijk) en wethouder Janssen (gemeente Gouda) afgeblazen. De Reeuwijkse politiek heeft zich nog niet expliciet hierover uitgelaten. Echter de keuze van een doorsteek is aan Gouda.

4. NATUURWAARDEN

4.1 Verlies aan natuurwaarden

U stelt dat er een onevenredig verlies aan natuurwaarden ter plaatse van de Westkade en het Groene Hart is.

Het gewicht onevenredig ondersteunen wij niet. Ten aanzien van natuurwaarden hebben wij onderzoeken uitgevoerd en is het resultaat weergegeven in:

- a. flora & fauna onderzoek Watersnip d.d. juli 2007 (zie bijlage 12).
- b. cultuurhistorische beschrijving bureau Landzij d.d. 5 november 2008 (zie bijlage 16)
- c. Archeologisch onderzoek (zie bijlage 17)

Op basis van het onder a genoemde onderzoek is ontheffing van de flora & fauna wet aangevraagd en is een ontheffing op 20 oktober 2008 van LNV ontvangen. In het onderzoek, aanvraag en ontheffing zijn voorwaarden gesteld waaraan voldaan dient te worden bij de verdere uitwerking van het ontwerp en realisatie van de rondweg. Vanzelfsprekend zal dit ook bewaakt worden.

Ten aanzien van het achterhalen of er sprake is van een cultuurhistorische waarde hebben wij een onderzoek hiernaar door het bureau Landzij laten uitvoeren.

Aanbevelingen uit deze beschrijving hebben wij toegepast in het ontwerp (geen extreme hoge ligging van de weg op de Westkade, geen portaalconstructies, zo min mogelijk verlichting). Dit zal in de verdere uitwerking van het ontwerp en realisatie van de rondweg ook bewaakt worden.

Met het huidige tracé wordt de wegenstructuur ter plaatse van oorspronkelijke dijken en kaden geherintroduceerd. Ook wordt met een ligging nabij de A12 de invloed op het open land beperkt. Dit is ook onderschreven en geaccordeerd door Provincie Zuid-Holland.

Ten aanzien van archeologisch onderzoek is de archeologische verwachting- en beleidsadvieskaart van de gemeente Reeuwijk geraadpleegd (zie bijlage 17). Advies is dat als er bodemingrepen dieper dan 4,5 meter – maaiveld zijn, er een archeologisch vooronderzoek dient plaats te vinden.

4.2 Standpunt overheden

U suggereert dat overheden niet akkoord gaan met de plannen.

Goedkeuring van verkeerskundig en ruimtelijk ontwerp door Provincie Zuid-Holland ging vooraf aan goedkeuring gemeenteraad gemeente Reeuwijk d.d. 29 juni 2009 van het ontwerp en goedkeuring ter visie legging voorontwerp bestemmingsplan d.d. december 2008.

4.3 Zichtbaarheid Westkade vanuit woningen Gouda-Noord

U stelt dat de uitspraak van de gemeente Reeuwijk dat de bomen langs het omlooppad de rondweg aan het zicht onttrekken slechts ten dele opgaat.

Gedurende het grootste deel van het jaar is het zicht op de rondweg vanuit de eerstelijns bebouwing aan de noordrand van Plaswijck op de Westkade door de nu aanwezige houtwal rond het omlooppad aan het zicht onttrokken. Het betreft hier 26 woningen Wervenbuurt op 60-77 meter en 16 woningen Lusten- en Hoevenbuurt op 81-97 meter.

De woningen in de Lusten- en Hoevenbuurt kunnen al bijna door de afstand tot het omlooppad de Westkade al niet meer zien.

Het groen aan weerszijden van het huidige omlooppad blijft als groene begrenzing naar de Westkade bestaan en zal verder verdichten. Het tracé van de rondweg bevindt zich op het weiland ten noorden van de houtwal. In feite vormt deze houtwal een afscherming van Plaswijck naar de rondweg vergelijkbaar met de houtwal ten westen van Plaswijck versus de A12.

4.4 Rondweg langs A12

U stelt dat het oude veenweide gebied in het noorden langs de A12 door de rondweg verloren gaat en dat er vele aftakkingen van de rondweg komen.

Zoals gezegd volgt het tracé van de rondweg grotendeels de A12. Op deze wijze kan de invloed van de rondweg op het open veenweidegebied beperkt blijven. In tegenstelling tot uw visie zullen aan de westzijde van de A12 slechts bestaande 'polderwegen' op de rondweg worden aangesloten.

en is er geen sprake van extra aftakkingen. In het noorden sluit de rondweg aan op de Goudsestraatweg. Hierover is overeenstemming met de Provincie Zuid-Holland.

4.5 Hoofdstuk 4 samengevat

Samengevat hopen wij dat wij uw reactie op het gebied van verkeersstromen, milieu, natuur en cultuurhistorie in bovenstaande reactie voldoende hebben beantwoord.

Ten aanzien van infrastructurele aanpassingen in de regio hebben wij uw reactie in paragraaf 2.2.6. beantwoord.

Ten aanzien van lopende onderzoeken naar verkeersbelemmerende maatregelen in de kern van Reeuwijk-Brug en realiseren van veilige fietsroutes hebben wij onze reactie gegeven in paragrafen 3.2.3 en 3.2.4

Ten aanzien van de door u voorgestane regionale aanpak hebben wij in paragraaf 2.1. ons antwoord gegeven

U geeft aan dat naar mening van niet nader met name genoemde verkeersdeskundigen er betere en goedkopere oplossingen voor de verkeersproblematiek in de kern van Reeuwijk-Brug zijn een en ander als gevolg van een regionale andere aanpak. Tot op heden hebben wij deze verkeerskundigen niet ontmoet en/of mogen spreken en hebben wij deze oplossingen niet mogen ontvangen. De rondweg pakt een structureel probleem in de kern van Reeuwijk-Brug aan en veroorzaakt in 2020 ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit geen verkeersaantrekkende werking. Er heeft een voldoende lokale en redelijke belangenafweging plaatsgevonden waarbij alternatieven zijn onderzocht en niet haalbaar zijn gebleken.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

Aanvulling op formatreactie Plaswijck, Inspreker 2, Punterwerf 12

U stelt dat u eerder brieven bij de gemeente Reeuwijk hebt ingediend en dat deze een integraal onderdeel vormen van uw inspraakreactie.

Wij zijn niet op de hoogte van uw eerder ingediende brieven en beantwoorden slechts uw inspraakreactie.

U stelt dat de Raadhuisweg altijd verkeer aan blijft trekken.
Reden waarom geeft u niet aan.

U stelt dat de gemeente Reeuwijk zelf het probleem heeft veroorzaakt door een industrieterrein aan te leggen.

Hierop kunnen wij antwoorden dat het verkeer uit Gouda en Krimpenerwaard naar Reeuwijk en vv. ca 40% van het verkeerintensiteit in de kern van Reeuwijk bepaalt. Zie hiervoor rapport Grontmij d.d. 21 november 2008 (zie bijlage 14).

Het overige verkeer met een omvang van ca. 60% van het totale verkeer in de kern van Reeuwijk-Brug is opgebouwd uit andere verkeerstromen van en naar bedrijventerrein Zoutman, van en naar N11, Bodegraven etc. Het lokale verkeer, binnen de kern van Reeuwijk-Brug maakt hiernaast onderdeel uit van dit overige verkeer

Zoals u weet is de rondweg een oplossing van een Reeuwijks probleem dat mede wordt veroorzaakt door bewoners van Bloemendaal en overige Goudse inwoners die voor de kortste route naar Utrecht en de N11 en vv. kiezen.

U stelt dat de geluidsbelasting van de woningen hoger is dan berekend omdat er geen rekening is gehouden met de weerkaatsing van het geluid tegen de bedrijfsgebouwen.

Het effect van de weerkaatsing van het geluid van de rondweg naar de woningen ter plaatse van de Wervenbuurt is in de geluidsberekeningen van de Milieudienst verwerkt. Op basis hiervan zijn de te nemen milieumaatregelen (geluidarm asfalt, aarden wal en geluidscherm) gedimensioneerd.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

Aanvulling op formatreactie Plaswijck, Inspreker 2, Punterwerf 12

U stelt het vervallen van de 'drie bruggetjes' niet te willen missen.

In nauw overleg met de klankbordgroep Rondweg Reeuwijk-Brug en directe omwonenden aan de Edisonstraat is in samenwerking met DHV een kruisingontwerp van het fietsverkeer Gouda-Reeuwijk en v.v. met de toekomstige rondweg tot stand gekomen (zie bijlage c). Met deze kruising is de fietsverbinding Gouda-Reeuwijk en v.v. ter plaatse van de Edisonstraat/Omloopkade gewaarborgd.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

Inspreker 3, Waterlelie 13

U stelt dat uw wijk Bloemendaal last van meer verkeerslawaaï krijgt.

Op basis van deze geprognoseerde verkeersintensiteiten zijn de milieueffecten (luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid etc.). Resultaat is het rapport Milieudienst d.d. juni 2009 (zie bijlage 11).

Omdat wij door overleg met bewoners in uw wijk via de KBG op de hoogte zijn van het feit dat milieuaspecten een belangrijk punt voor u zijn hebben wij in samenwerking met de Milieudienst in januari/februari 2009 een aantal sessies georganiseerd met afvaardigingen uit de KBG waaronder ook uit de Wervenbuurt, Lusten- en Hoevenbuurt. Hierin zijn wij nader ingegaan op de aspecten geluid en luchtkwaliteit en hebben wij uw afvaardiging volledig geïnformeerd.

Hierbij hebben wij gecommuniceerd dat ten aanzien van de luchtkwaliteit bij realisatie van de rondweg overal ruim aan de grenswaarden voldoen voor wat betreft de woningen aan de noordrand van Gouda. Ten aanzien van geluid hebben wij de maatregelen gepresenteerd waardoor langs de hele rondweg de voorkeursgrenswaarde niet zal worden overschreden. Door monitoring verkeersintensiteit kunnen wij in de gaten houden of de door ons voorgestelde milieumaatregelen voldoende zijn of dat deze uitgebreid dienen te worden. Voor luchtkwaliteit is dit niet aan de orde omdat deze zo ruim beneden de voorkeursgrenswaarde zit dat het bereiken hiervan nimmer zal optreden. Zie hiervoor het genoemde rapport van de Milieudienst.

U stelt dat de mooie groene overgang verdwijnt.

Wij nemen aan dat u het tracé van de rondweg kent, deze loopt over de Westkade.

Het huidige groen, of groenovergang naar de gemeente Reeuwijk, ter plaatse van het omlooppad binnen de gemeente Gouda blijft gehandhaafd.

U stelt dat de historische Westkade verdwijnt.

Ten aanzien van de cultuurhistorische waarde van de Westkade willen wij u verwijzen naar het onderzoek d.d. 5 november 2008 dat wij ten aanzien van dit aspect door het bureau LandZij hebben laten uitvoeren (zie bijlage 16).

Naar onze mening hebben wij met het ontwerp getracht zoveel mogelijk de aanbevelingen in dit rapport te volgen (geringe hoogteligging, geen portalen, slechts verlichting bij de kruispunten)

U stelt dat de rondweg de dagelijkse route van een groot aantal fietsers doorsnijdt.

De rondweg kruist één van de huidige fietsroutes tussen Reeuwijk en Gouda. In nauw overleg met de klankbordgroep Rondweg Reeuwijk-Brug en directe omwonenden aan de Edisonstraat is in samenwerking met DHV een kruisingontwerp van het fietsverkeer Gouda-Reeuwijk en v.v. met de toekomstige rondweg tot stand gekomen (zie bijlage c). Met deze kruising is de fietsverbinding Gouda-Reeuwijk en v.v. ter plaatse van de Edisonstraat/Omloopkade gewaarborgd.

U stelt dat de verkeersproblematiek geen lokale problematiek is.

Het is in de afgelopen decennia gebleken dat de verkeersintensiteit in Reeuwijk alsmaar is toegenomen. Verhoging van de geluidsbelasting op woningen langs de huidige doorgaande route, hieruitvolgende verslechtering van de luchtkwaliteit en leefklimaat is het gevolg.

Lokaal wordt dit als een probleem ervaren en het oplossen hiervan heeft de hoogste prioriteit in Reeuwijk.

Gemeente Reeuwijk ziet de realisatie van een rondweg als het middel op deze problematiek op korte termijn op te lossen zoals vele gemeenten doen bij overbelasting van hun woonkernen.

U stelt dat het voorstel geen rekening houdt met de aanpassingen in de omgeving (verbreding A12, extra brug over het Gouwekanaal, ontwikkeling rond Moordrechtknoop. U stelt dat deze factoren het verkeer in en rond Reeuwijk beïnvloeden.

In het door ons gehanteerde regionale verkeersmodel van DHV, dat door Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat wordt ondersteund zijn diverse infrastructurele en bebouwing wijzigingen opgenomen waaronder de verbreding van de a12 en de Zuidwestelijke randweg Gouda.

U stelt dat meer asfalt leidt tot meer verkeer en dus meer verkeer in Gouda oost.

Uit het rapport Grontmij d.d. 31 oktober 2007 (zie bijlage 9) blijkt vooralsnog dat er geen stijging van verkeer is te verwachten door de aanleg van een rondweg.

U noemt overwegingen en mogelijkheden voor een betere oplossing:

- a. beprijzen
- b. regionale benuttingmaatregelen (studie wijkteam Plaswijck)
- c. het nemen van parkeermaatregelen in Reeuwijk en versterken fietsverkeer omdat naar uw mening het grootste deel van het verkeer lokaal verkeer is.

Ad a

Zoals u ook stelt kunnen wij als gemeente beprijzen niet afdwingen.

Ad b.

Tot op heden hebben wij de resultaten van deze studie niet mogen vernemen

Ad c.

U stelt dat het grootste deel van het verkeer in Reeuwijk lokaal verkeer is.

Hierop kunnen wij antwoorden dat het verkeer uit Gouda en Krimpenerwaard naar Reeuwijk en vv. ca 40% van het verkeerintensiteit in de kern van Reeuwijk bepaald. Zie rapport Grontmij d.d. 21 november 2008 (zie bijlage 14).

Het overige verkeer met een omvang van ca. 60% van het totale verkeer in de kern van Reeuwijk-Brug is opgebouwd uit andere verkeerstromen van en naar bedrijventerrein Zoutman, van en naar N11, Bodegraven etc. Het lokale verkeer, binnen de kern van Reeuwijk-Brug maakt hiernaast onderdeel uit van dit overige verkeer

U stelt dat een Reeuwijkse oplossing voor een Reeuwijks probleem rechtvaardiger is dan een 'Goudse' oplossing.

Zoals u weet is de rondweg een oplossing van een Reeuwijks probleem dat mede wordt veroorzaakt door bewoners van Bloemendaal en overige Goudse inwoners die voor de kortste route naar Utrecht en de N11 kiezen.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

Inspreker 4, Punterwerf 8, Gouda

Geluidsoverlast

Voor de berekening van de geluidsbelasting op de woningen is uitgegaan van, met het regionale verkeersmodel van DHV, geprognoteerde verkeersintensiteiten in 2020. Dit verkeersmodel wordt door provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat ondersteunt. Voor ons is er geen reden om aan dit model te twijfelen.

*Door gemeente Reeuwijk worden verkeersintensiteiten gemeten en vergeleken met de prognoses op basis van dit DHV model. Een vergelijking gemeente d.d. 16 februari 2009 wijst uit dat op het traject Raadhuisweg-Zoutmansweg de feitelijke verkeersintensiteiten in 2008 de geprognoteerde intensiteiten met 1 a 3% onderschrijden. Dit vinden wij een nauwkeurige prognose (**zie bijlage 15**).*

Ter geruststelling zullen wij de verkeersintensiteit blijven monitoren en indien noodzakelijk de voorgenomen geluidmaatregelen aanpassen. In het geval dat feitelijk een grotere dan geprognoteerde verkeersintensiteit optreedt kan hierop worden geanticipeerd met een iets langer en/of hoger geluidsscherm ten behoeve van Plaswijck.

*Om het effect van een onnauwkeurigheid in verkeersprognoses te bepalen hebben de geluidsberekening met een opslag van 20% extra verkeer laten doorrekenen en gekeken wat dit ten aanzien van de te nemen milieumaatregelen inhoudt. Uitkomst is dat er geen wijzigingen in hoogte en/of lengte van het geluidsscherm dienen plaats te vinden (**zie bijlage 11**).*

Voor de eerstelijnsbebouwing van Gouda Noord ter plaatse van de Wervenbuurt, gezien vanaf de Westkade in Reeuwijk, betekent de rondweg Reeuwijk-Brug een geluidbelasting van maximaal 51-52 dB op de woning. Een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Daarom heeft de gemeente ter plaatse van het tracé Edisonstraat en zover nodig de toepassing van geluidarm asfalt voorgesteld en op 29 juni 2009 in de gemeenteraad geaccordeerd. Hiermee wordt de geluidsbelasting op de gevel van de genoemde bebouwing ter plaatse van de Wervenbuurt 47dB.

Om in de toekomst geen risico te lopen met mogelijke extra verkeersbelasting of onnauwkeurigheid in de verkeersberekeningen is de gemeente Reeuwijk voornemens om bovenop de geplande bovengenoemde geluidreducerende maatregel een extra geluidreducerende voorziening aan te brengen. Hierbij wordt gedacht aan een geluidwal met een hoogte van 1,5 meter en hierop een scherm met een hoogte van 0,5 meter. Hierdoor wordt de geluidbelasting ter plaatse van de Wervenbuurt verder verlaagd naar 44-45 dB. Hiermee ontstaat een voldoende marge ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Van invloed zijnde ontwikkelingen

Benuttingstudie

U verwijst naar een benuttingstudie die pleit voor een meer regionale aanpak.

Helaas hebben wij tot op heden het resultaat van deze studie niet mogen ontvangen.

Ontwikkeling van een bussluis

Door de gemeente Reeuwijk wordt onderzocht hoe, ondanks de aanwezigheid van een rondweg, mogelijk sluipverkeer kan worden gedemotiveerd. Een mogelijkheid is het introduceren van een bussluis. Andere mogelijkheid is bijvoorbeeld het wijzigen van de verkeersafwikkeling/rijrichtingen in de kern. Deze mogelijkheden worden op dit moment onderzocht.

Zoals ook in de klankbordgroep medegedeeld, een platform waar uw cliënt deel van uitmaakt, zullen wij nauwlettend het effect van maatregelen in de kern prognosticeren en indien noodzakelijk onze maatregelen hierop aanpassen.

Pag. 28 toelichting

Veranderingen in het centrum, zoals bijvoorbeeld de mogelijke realisatie van een bussluis zijn van invloed op het verkeer op de rondweg. Zie verder het antwoord hierboven.

Regionale verkeerssituatie en van invloed zijnde (ruimtelijke ontwikkelingen)

In het door ons gehanteerde regionale verkeersmodel van DHV, dat door Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat wordt ondersteunt zijn infrastructurele en bebouwingwijzigingen opgenomen als bijvoorbeeld de extra rijbanen A12 en Zuidwestelijke randweg Gouda..

Rijksbeleid

U stelt dat nergens in de toelichting wordt aangehaald dat het plangebied in het Groene Hart ligt.

U stelt dat binnen de Nota Ruimte de nationale Landschappen worden beschreven en dat volgens u het plangebied deel uitmaakt van het Nationaal Landschap 'Het Groene Hart' en het (gedeeltelijk) is aan te merken als 'groen uitloop gebied'.

U stelt dat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt. Naar uw mening zorgt de komst van de rondweg tot schading van de kernkwaliteiten.

*Wij kunnen hierop antwoorden dat het voorgenomen tracé van de rondweg de goedkeuring heeft van de Provincie Zuid-Holland en dat wij ten aanzien van Flora & Fauna ontheffing hebben verkregen van LNV (**zie bijlage 13**).*

Cultuurhistorische waarde

U stelt dat eventueel bodemarchief door de rondweg wordt verstoord omdat een gedeelte van het plangebied zich binnen de Provinciale Cultuurhistorische hoofdstructuur bevindt.

U stelt dat het aanleggen van de rondweg leidt tot aanmerkelijke schade aan de cultuurhistorische waarde.

*Voor het aspect cultuurhistorie verwijzen wij u naar het cultuurhistorisch onderzoek d.d. 5 november 2008 dat door het bureau Landzij is uitgevoerd (**zie bijlage 16**).*

*Ten aanzien van archeologisch onderzoek is de archeologische verwachting- en beleidsadvieskaart van de gemeente Reeuwijk geraadpleegd (**zie bijlage 17**). Advies is dat als er bodemingrepen dieper dan 4,5 meter – maaiveld zijn, er een archeologisch vooronderzoek dient plaats te vinden.*

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

Inspreker 5. Nieuwdorperweg 20a, Reeuwijk

U stelt dat door realisatie van de rondweg Reeuwijk-Brug de grenswaarden met betrekking tot luchtkwaliteit en geluidsbelasting ter plaatse van uw woning lijken te worden overschreden.

Luchtkwaliteit

Zoals uit het rapport Milieukundig Onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland d.d. juni 2009 (bijlage 11) blijkt dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ zich als volgt ontwikkelt:

autonome situatie		met rondweg	
(zonder rondweg)achtergrondniveau		achtergrondniveau	
2009	29,5 µg/m ³ 20,9 µg/m ³	NVT	
2010	28,6 µg/m ³ 20,8 µg/m ³	29,3 µg/m ³	20,8 µg/m ³
2020	21,7 µg/m ³ 14,9 µg/m ³	22,1 µg/m ³	14,9 µg/m ³

Voor PM₁₀ is dit:

autonome situatie		met rondweg	
(zonder rondweg)achtergrondniveau		achtergrondniveau	
2009	22,8 µg/m ³ 21,3 µg/m ³	NVT	
2010	21,8 µg/m ³ 20,4 µg/m ³	21,9 µg/m ³	20,4 µg/m ³
2020	19,4 µg/m ³ 18,3 µg/m ³	19,5 µg/m ³	18,3 µg/m ³

Zoals u ziet is de concentratie met rondweg in 2010 en 2020 hoger ten opzichte van de autonome situatie. Echter ten opzichte van de huidige autonome situatie in 2009 is de situatie met rondweg in 2020 beter.

De grenswaarden voor beide concentraties NO₂ en PM₁₀ bedragen 40 µg/m³. De bovenstaande waarden onderschrijden deze grenswaarden ruim.

Dit is berekend incl. bijdrage A12. Bovenstaande waarden betreffen de woning van uw burens fam. Koekoek. Omdat uw woning zich op een grotere afstand van de rondweg bevindt zullen de waarden voor uw woning gunstiger zijn.

Geluidsbelasting

In bovengenoemd rapport Milieudienst is aangegeven dat de geluidsbelasting als gevolg van de rondweg 50 dB zal zijn. Omdat wij streven om voor uw woning maximaal de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te bereiken zullen wij geluidarm asfalt op de rondweg in de nabijheid van uw woning toepassen. Hierdoor kan voor uw burens Nieuwdorperweg 20 de geluidsbelasting tot 48 dB worden gereduceerd. Voor uw woning zal de geluidsbelasting nog geringer zijn omdat de afstand van uw woning tot de rondweg groter is.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Inspreker 6, Dorus Rijkerstraat 61, Reeuwijk-Brug

U stelt dat het voorontwerp bestemmingsplan rondweg Reeuwijk-Brug gaat over Reeuwijk-Brug West en dat u derhalve een verzoek kan doen voor versoepeling van de 'Tuin-regels' op uw adres.

Hierop kunnen wij antwoorden dat uw verzoek niet van toepassing is op het voorontwerp bestemmingsplan rondweg Reeuwijk-Brug.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Inspreker 7, Einsteinstraat 158, Reeuwijk-Brug

Luchtkwaliteit

U stelt dat de geplande rondweg leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse van uw woning en dat er een toename van concentraties NO₂ en PM₁₀ optreedt.

Zoals uit het rapport Milieukundig Onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland d.d. juni 2009 (**bijlage 11**) blijkt dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ zich als volgt ontwikkelt:

autonome situatie (zonder rondweg)	achtergrondniveau	met rondweg	achtergrondniveau
2009	24,9 µg/m ³	24,6 µg/m ³	NVT
2010	23,2 µg/m ³	22,8 µg/m ³	30,3 µg/m ³
2020	16,3 µg/m ³	16,0 µg/m ³	19,9 µg/m ³

Voor PM₁₀ is dit:

autonome situatie (zonder rondweg)	achtergrondniveau	met rondweg	achtergrondniveau
2009	19,8 µg/m ³	19,7 µg/m ³	NVT
2010	19,4 µg/m ³	19,3 µg/m ³	21,0 µg/m ³
2020	16,6 µg/m ³	16,6 µg/m ³	17,5 µg/m ³

Zoals u ziet is de concentratie met rondweg in 2010 en 2020 hoger ten opzichte van de autonome situatie. Echter ten opzichte van de huidige autonome situatie in 2009 is de situatie met rondweg in 2020 beter.

De grenswaarden voor beide concentraties NO₂ en PM₁₀ bedragen 40 µg/m³. De bovenstaande waarden onderschrijden deze grenswaarden ruim.

Geluid en trillingen

U geeft aan dat fam. Kindert vreest voor toename van geluid en trillingen

Geluid

Ten aanzien van de aspecten geluid en luchtkwaliteit heeft er tijdens een overleg met een afvaardiging van de bewoners Einsteinstraat/Edisonstraat op 15 januari 2009 een uitleg van de Milieudienst Midden-Holland plaatsgevonden (**zie bijlage 18**).

Zoals uit het rapport Milieukundig Onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland d.d. juni 2009 (**zie bijlage 11**) blijkt dat de geluidsbelasting op de woning van fam. Kindert als gevolg van de rondweg zonder toepassing van milieumaatregelen 51 dB bedraagt.

Omdat wij streven om voor deze woning maximaal de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te bereiken zullen wij geluidarm asfalt op de rondweg in de nabijheid van de woning toepassen. Hierdoor kan de geluidsbelasting tot 46 dB worden gereduceerd. Een onderschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Wij zijn voornemens om langs de Edisonstraat geluidschermen te plaatsen waardoor deze geluidbelasting verder gereduceerd kan worden tot ca. 40dB.

Naar onze mening zijn deze maatregelen voor uw woning afdoende.

Ter informatie willen wij u hierbij mededelen dat voor uw woning en de vijf andere nieuwbouwwoningen op 27 december 2004 een hogere waarde van 51 dB(A) is toegekend. Dit komt overeen met 49 dB volgens de huidige rekenmethodiek.

Trillingen

Hierop kunnen wij het volgende antwoorden dat zoals uit het rapport Milieukundig Onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland d.d. juni 2009 (**zie bijlage 11**) blijkt dat gezien de relatief grote afstand van de woning tot aan de weg de kans op trillinghinder (overschrijding van de SBR-richtlijnen) nagenoeg is uit te sluiten. Drempels zullen niet worden toegepast. De exacte wegconstructie is op dit moment niet uitgewerkt. Het ontwerp en de realisatie van de wegconstructie zal door de te selecteren aannemer worden gemaakt c.q. worden uitgevoerd. De gemeente stelt wel in de aanbestedingsprocedure eisen aan het te maken ontwerp door de aannemer.

Ten aanzien van het aspect trillingen zal de gemeente Reeuwijk de aannemer in de aanbestedingsstukken wijzen op de SBR-richtlijnen trillinghinder.

Waardevermindering

U stelt dat er behoorlijke waardevermindering zal optreden van de woning door de komst van de rondweg.

In het geval dat u meent als gevolg van de bestemmingswijziging schade te ondervinden kunt u zich hiervoor beroepen op de hiervoor bedoelde planschadeprocedure.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

Inspreker 8, Oud-Reeuwijkseweg 6, Reeuwijk

Oplossing voor woning

U stelt van elke gelegenheid gebruik te maken om uw belangen veilig te stellen. U meent dit te moeten doen ondanks de door u gestelde uitspraken van zowel wethouder Rupke als de verschillende fracties in de gemeenteraad, dat voor de situatie rond uw woning een oplossing moet komen. U gaat er in dat verband van uit dat de gemeente zich maximaal zal inspannen om deze oplossing samen met de provincie en rijksoverheid tot stand te brengen en dat de aanleg van de rondweg geen aanvang zal kunnen hebben zolang geen oplossing is gerealiseerd.

Wij zullen ons ook inspannen voor een oplossing rond uw woning.

Het is u bekend dat uw woning op een saneringslijst van het ministerie van VROM staat. Dit betekent dat reeds in 1986 is vastgesteld dat de geluidsbelasting op uw woning als gevolg van de A12 een te hoge waarde had als gevolg van de A12. Deze geluidsbelasting is in de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. Echter dat is inherent aan de locatie van uw woning.

*Nu Rijkswaterstaat een spitsstrook ter plaatse van de noordbaan en een aanvullende rijbaan ter plaatse van de zuidbaan gaat realiseren zal deze geluidsbelasting alleen maar verder toenemen. Als gevolg van deze werkzaamheden van RWS zal RWS de gevel van uw woning onderzoeken om te bepalen of met een gevelisolatie het binnengeluidsniveau in uw woning tot een maximale geluidsbelasting van 33 dB kan worden gereduceerd. Hierover hebben wij met RWS en de Milieudienst overleg gevoerd. Het verslag is naar de fam. Van Leeuwen gestuurd en bijgevoegd (**bijlage d**).*

*Zoals uit het rapport Milieudienst d.d. juni 2009 (**zie bijlage 11**) blijkt is de geluidsbelasting op uw woning als gevolg van de rondweg, zonder verdere maatregelen, 58 dB. Door toepassing van geluidarm asfalt kan deze belasting tot 53 dB worden gereduceerd. Bij toepassing van geluidschermen kan dit verder worden gereduceerd tot 48 dB.*

Of daadwerkelijk geluidschermen toegepast gaan worden hangt af van de maatregelen die RWS aan de gevel van uw woning gaat nemen. Indien er geen geluidschermen geplaatst gaan worden dient door de gemeente Reeuwijk een hogere waarde voor uw woning te worden vastgesteld en dient te worden voldaan aan een binnengeluidsniveau van 33 dB.

Algemeen

U stelt niet te beschikken over studies en rapporten.

*Met de brief d.d. 11 december 2008 (**zie bijlage 19**) hebben wij u van toepassing zijnde stukken overhandigd en u een toelichting op de milieuaspecten gegeven.*

*Op 12 februari 2009 heeft een overleg met u, de Milieudienst Midden-Holland en gemeente Reeuwijk plaatsgevonden. Tijdens dit overleg zijn de milieustudies nader door de Milieudienst toegelicht en uw vragen beantwoord. Zie verslag (**zie bijlage 20**).*

*Op 24 juni 2009 heeft u een memo van ons ontvangen met informatie ten aanzien van de geluidsanering van uw woning (**zie bijlage 21**).*

*Op 24 juni 2009 heeft een overleg met de gemeente en u plaatsgevonden waarbij ontwerp van de rondweg, milieumaatregelen en bestemmingsplanprocedure aan de orde zijn gekomen (**zie bijlage 22**).*

*Bijgevoegd is het definitieve Milieukundig onderzoek Milieudienst Midden Holland inzake de rondweg Reeuwijk-Brug d.d. december 2009 (**bijlage e**).*

Naar onze mening bent u zover het voor de gemeente mogelijk is goed geïnformeerd.

Nut en noodzaak

U verzoekt ons om het nut en de noodzaak van de rondweg beter te onderbouwen en dat een groot deel van het verkeer in Reeuwijk bestemmingsverkeer is wat met een rondweg niet is weg te nemen.

*In het rapport Grontmij d.d. 31 oktober 2007 (**zie bijlage 9**) is uit de cijfers te herleiden dat bij realisatie van de rondweg de verkeersintensiteit met ca. 60% zal afnemen.*

*In het rapport Grontmij d.d. 24 november 2008 (**zie bijlage 5**) wordt geconcludeerd dat reductie van het verkeer door middel van uitsluitend verkeersbelemmerende maatregelen in de kern van Reeuwijk-Brug maar 40% bedraagt. Bovendien heeft dit negatieve effecten op verkeersintensiteit in het plangebied en naar Reeuwijk-Dorp door uitwijkend sluipverkeer en op de bereikbaarheid van Reeuwijk-Brug.*

Ook daarom hecht Reeuwijk veel waarde aan de realisatie van de rondweg.

Middels onderzoek door de Grontmij d.d. 21 november 2008 (**zie bijlage 14**) is bepaald dat ca. 40 % van het verkeer in de kern van Reeuwijk-Brug afkomstig is van verkeer van en naar Gouda en Krimpenerwaard. De overige 60% is het totaal van andere verkeerstromen binnen Reeuwijk-Brug maar ook van en naar buiten Reeuwijk-Brug gelegen locaties.

Door de huidige verkeersbelasting die volgens de Milieudienst met 1,5% per jaar toeneemt, wordt de kern van Reeuwijk-Brug zwaar belast. Bovendien wordt het leefklimaat hierdoor negatief beïnvloed. Daarom hecht Reeuwijk veel waarde aan de realisatie van de rondweg en heeft de raad hier de hoogste prioriteit aangegeven.

Ontwerp en tracé

U stelt dat in de verkeerskundige en milieukundige modellering er onvoldoende rekening is gehouden met de aanstaande ontsluiting (via de Baarsjeskade) van Reeuwijk-Dorp. U noemt dit een voorzienbare ontsluiting die aantakt op de rondweg.

Hierop kunnen wij antwoorden dat een door u genoemd onderzoek naar deze ontsluiting niet aan de orde is. Derhalve wordt er bij de modellering van de rondweg hiermee geen rekening gehouden.

U noemt in deze ook de invloed van aanpassingen aan de A12 die in de aanstaande jaren op stapel staan en noemt hierbij de mogelijke vernieuwing van de oude viaducten die volgens u andere verkeerskundige oplossingen bieden.

Hierop kunnen wij antwoorden dat de invloed van de extra rijbanen op de A12 in het regionale verkeersmodel van DHV is opgenomen zoals wordt gehanteerd voor de rondweg Reeuwijk-Brug. Ten aanzien van de vervanging van de oude viaducten kunnen wij meedelen dat dit ten gunste komt aan het voorgenomen tracé van de rondweg Reeuwijk-Brug. Afstemming van werkzaamheden en planning vindt hierover met RWS plaats.

Onduidelijkheid van verkeerprognoses

U vindt de verkeerprognoses niet duidelijk.

De prognoses zijn het resultaat van een verkeerssimulatie op basis van een regionaal verkeersmodel van DHV zoals door Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat worden ondersteund en gebruikt. In overleggen is dit aan u toegelicht.

Voorzienbare ontwikkelingen

U stelt dat binnen afzienbare tijd het knooppunt N11/A12 volledig zal worden uitgevoerd, waardoor de bestaande op- en afrit bij Reeuwijk zal komen te vervallen.

Op dit moment zijn er geen aanwijzingen in deze richting. In alle gesprekken die wij met Rijkswaterstaat en Provincie Zuid-Holland voeren is dit niet aan de orde gekomen of door hen gesuggereerd. Sterker nog Provincie Zuid-Holland gaat substantieel investeren in de verbetering van de aansluiting N11 op de N459.

U stelt dat het doortrekken van de parallelle baan over een nieuwe brug ter plaatse van de Gouwe en de plannen voor een parallelle baan naast de A12 tussen Utrecht en Woerden de rondweg in een ander licht plaatst.

Wij kunnen u meedelen dat bij het ontwerp van de rondweg Reeuwijk-Brug met deze mogelijke ontwikkelingen hier geen rekening mee wordt gehouden. In de gesprekken met Rijkswaterstaat en Provincie Zuid-Holland wordt dit ook niet als mogelijke toekomstige ontwikkeling genoemd.

Omdat beide door u genoemde voorzienbare ontwikkelingen niet als reëel worden beschouwd is bestudering van de effecten hiervan op de rondweg niet aan de orde.

Omgevingseffecten

U stelt in het ongewisse te verkeren ten aanzien van de geluidssanering.

Het in ongewisse verkeren proberen wij voor u te voorkomen. Het antwoord van Rijkswaterstaat ten aanzien van geluidsanering van uw woning is u toegestuurd. Voor geluidsanering zie verder ons bovengegeven antwoord.

U stelt het beleid van de gemeente Reeuwijk inzake het toepassen van hogere waarden en beleid voor geluidniveaus voor (gevelluwe) buitenruimte bij woningen te missen.

Voor beleid ten aanzien van hogere waarden willen wij u hierbij verwijzen naar de beleidsregel hogere waarden Regio Midden-Holland.d.d. 10 april 2007. Wij zullen u dit ook doen toekomen.

Precedent

U stelt dat de wethouder (naam wordt niet genoemd) de aankoop van het perceel Oud Reeuwijkseweg 7 u heeft medegedeeld dat dit een precedent vormde voor uw situatie. U streeft naar een vergelijkbare oplossing.

Hierop kunnen wij u meedelen dat door koop van het perceel Oud Reeuwijkseweg 7 de nieuwbouw van twee woningen en bezwaar tegen de rondweg is voorkomen. Dit heeft wethouder Rupke u ook op 24 juni jl. in ons overleg met u medegedeeld. Van een precedentwerking is geen sprake.

Het knooppunt Rondweg Oud Reeuwijkseweg

U geeft aan dat u nimmer heeft aangegeven dat aankoop van uw perceel onbespreekbaar zou zijn en dat een ontwerp in de vorm van een rotonde nabij het viaduct A12 met een aansluiting van de Oud Reeuwijkseweg over uw perceel een goed alternatief is.

Doelstelling van de gemeente is om de rondweg Reeuwijk-Brug zo min mogelijk over grond van particulieren te laten lopen. Daarom loopt de rondweg niet over uw perceel.

Bovendien streven wij naar het terugbrengen van snelheden ter plaatse van kruisingen van de rondweg met bestaande wegen. Daarom is in samenwerking met DHV een rotonde in het ontwerp van het kruispunt rondweg Oud Reeuwijkseweg als mogelijkheid opgenomen. De onderbouwing van onze ontwerp oplossing hebben wij u in het overleg van 24 juni jl. toegelicht. Hierbij noemen wij nogmaals onze uitgangspunten hierbij:

- *geen ruimtelijke ingreep in perceel fam. Van Leeuwen*
- *geen ruimtelijke ingreep in watergang grenzend aan dit perceel*
- *inachtnaam van bestaande migratieroute meervleermuis en voorkomen van noodzaak voor een verhoogde rotonde c.q. aansluiting hierdoor*
- *toepassing rotonde voor verlaging van de snelheid en bevordering van de veiligheid fietsers*
- *beschikbare ruimte ter plaatse van het perceel Oud Reeuwijkseweg 7*

Aansluiting van uw perceel op Oud Reeuwijkseweg

U stelt dat het niet bekend is hoe uw perceel veilig en ongestoord wordt aangesloten op de Oud Reeuwijkseweg.

De tekening is naar de fam. Van Leeuwen gestuurd en bijgevoegd (bijlage f).

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

Inspreker 9, Nieuwdorperweg 20, Reeuwijk

Waardedaling woning

U stelt dat uw woning aanzienlijk in waarde zal dalen en vraagt wie dit vergoedt.

In het geval dat u meent als gevolg van de bestemmingswijziging schade te ondervinden kunt u zich hiervoor beroepen op de hiervoor bedoelde planschadeprocedure. Dit hebben wij ook in het overleg met u op 20 november 2008 aan u medegedeeld (zie bijlage 23).

Bestemmingswijziging ter plaatse van uw perceel van 'Wonen' naar 'Wonen en Bedrijven' dient separaat door u aan de gemeente te worden voorgelegd en vormt naar onze mening geen onderdeel van uw reactie op het voorgenomen bestemmingsplan. Derhalve gaan wij hier niet verder op in.

Geluidsbelasting en luchtkwaliteit

U stelt dat er een ongezond leefklimaat wordt gecreëerd.

Geluidsbelasting

Ten aanzien van de geluidsbelasting op uw woning hebben wij uw situatie op 20 november 2008 aan u toegelicht (zie bijlage 23).

Bovendien heeft er op 27 januari 2009 een overleg met u en andere bewoners Nieuwdorperweg plaatsgevonden waarbij de aspecten geluid en luchtkwaliteit aan de orde zijn gekomen en is door de Milieudienst toegelicht wat de consequenties van de rondweg in deze betekenen (zie bijlage 24).

Ten aanzien van de luchtkwaliteit hebben wij u met brief d.d. 16 februari 2009 (zie bijlage 25) geïnformeerd.

Uitgaande van het rapport Milieudienst Midden-Holland d.d. juni 2009 (zie bijlage 11) kunnen wij meedelen dat de geluidsbelasting als gevolg van de rondweg 50dB bedraagt. Doormiddel van de toepassing van geluidarm asfalt kunnen wij dit reduceren tot de voorkeursgrenswaarde 48 dB.

Luchtkwaliteit

Zoals uit het rapport Milieukundig Onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland d.d. juni 2009 (bijlage 11) blijkt dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ zich als volgt ontwikkelt:

autonome situatie		met rondweg	
(zonder rondweg) achtergrondniveau			
2009	29,5 µg/m ³	20,9 µg/m ³	NVT achtergrondniveau
2010	28,6 µg/m ³	20,8 µg/m ³	29,3 µg/m ³ 20,8 µg/m ³
2020	21,7 µg/m ³	14,9 µg/m ³	22,1 µg/m ³ 14,9 µg/m ³

Voor PM₁₀ is dit:

autonome situatie		met rondweg	
(zonder rondweg) achtergrondniveau			
2009	22,8 µg/m ³	21,3 µg/m ³	NVT achtergrondniveau
2010	21,8 µg/m ³	20,4 µg/m ³	21,9 µg/m ³ 20,4 µg/m ³
2020	19,4 µg/m ³	18,3 µg/m ³	19,5 µg/m ³ 18,3 µg/m ³

Zoals u ziet is de concentratie met rondweg in 2010 en 2020 hoger ten opzichte van de autonome situatie. Echter ten opzichte van de huidige autonome situatie in 2009 is de situatie met rondweg in 2020 beter.

De grenswaarden voor beide concentraties NO₂ en PM₁₀ bedragen 40 µg/m³. De bovenstaande waarden onderschrijden deze grenswaarden ruim.

Uitzicht

U stelt dat u uw vrije uitzicht kwijtraakt.

De bocht in de rondweg voor uw woning ligt op een afstand van ca. 45 meter van uw gevel. De huidige Nieuwdorperweg ligt op een kleinere afstand van uw woning dan de geplande rondweg.

Over de weg heen komen geen hoge portalen die het uitzicht wegnemen.

Naar onze mening raakt u uw uitzicht niet kwijt en is uw uitzicht ook nu beperkt.

Lichtinval op voorgevel en zij-ingang

U stelt dat u lichtinval krijgt op uw voorgevel en zij-ingang.

Hierover hebben wij met u in het overleg d.d. 20 november 2008 (zie bijlage 23) gesproken. Tezamen met u hebben wij vastgesteld dat deze lichtinval het beste kan worden weggenomen door bossages en/of blinding naast de weg. Bij nader uitwerking van het plan wordt dit uitgewerkt.

Ook in onze brief d.d. 16 februari jl. (zie bijlage 25) hebben wij u hierover geïnformeerd.

Rustig buiten zitten

U stelt dat u bij realisatie van de rondweg niet meer rustig kan buiten zitten.

Wij kunnen niet ontkennen dat er sprake is van meer verkeer in de nabijheid van uw woning. Echter wij voldoen met de rondweg aan de voorkeursgrenswaarde.

De geluidsbelasting van de rondweg zal naar alle waarschijnlijkheid in de geluidsbelasting van de A12 wegvallen.

Trillingen

U noemt het risico dat uw woning en erf zal gaan verzakken door trillingen.

Ook hierover hebben wij u in genoemd overleg geïnformeerd.

Uit het rapport Milieukundig Onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland d.d. juni 2009 (zie bijlage 11) blijkt dat gezien de relatief grote afstand van de woning tot aan de weg de kans op trillinghinder (overschrijding van de SBR-richtlijnen) nagenoeg is uit te sluiten. Er zijn geen drempels gepland. De exacte wegconstructie is op dit moment niet uitgewerkt. Het ontwerp en de realisatie van de wegconstructie zal door de te selecteren aannemer worden gemaakt cq. worden uitgevoerd. De gemeente stelt wel in de aanbestedingsprocedure eisen aan het te maken ontwerp door de aannemer. Ten aanzien van het aspect trillingen zal de gemeente Reeuwijk de aannemer in de aanbestedingsstukken wijzen op de SBR-richtlijnen trillinghinder.

Gemeente zal in de aanbestedingstukken, ter selectie van de aannemer, opnemen dat de aannemer indien noodzakelijk vooraf aan de realisatie een opname zal uitvoeren van de aan de rondweg belendende woningen

Water

U stelt dat het water wordt vervuild.

Ook hierover hebben wij u in genoemd overleg d.d. 20 november 2008 (zie bijlage 23) en genoemde brief d.d. 16 februari 2009 (zie bijlage 25) geïnformeerd.

De waterkwaliteit wordt door het Hoogheemraadschap Rijnland bewaakt. Op de neerslag van luchtvervuiling (welke met name optreedt vanuit Rijnmond en het buitenland) heeft de gemeente Reeuwijk geen invloed.

Natuur, flora & fauna

U vraagt wat de gevolgen voor de natuur zijn.

Ten aanzien van natuurwaarden hebben wij onderzoeken uitgevoerd en is het resultaat weergegeven in het rapport flora & fauna onderzoek Watersnip d.d. juli 2007 (zie bijlage 12).

Op basis van dit onderzoek is ontheffing van de flora & fauna wet aangevraagd en is een ontheffing op 20 oktober 2008 van LNV ontvangen (zie bijlage 13). In het onderzoek, aanvraag en ontheffing zijn voorwaarden gesteld waaraan voldaan dient te worden bij de verdere uitwerking van het ontwerp en realisatie van de rondweg. Vanzelfsprekend zal dit ook bewaakt worden.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

Inspreker 10, Steupel 3, Reeuwijk-Brug

Tracé

U stelt dat het tracé van de rondweg te ingewikkeld is doordat het door zeer moeilijke gebieden is geplaatst. U noemt hierbij de Zoutmansweg en de rotonde grenzend aan de Nieuwdorperweg/A12. U noemt hierbij drassige grond en opoffering van water.

De verkeersproblematiek in de kern van Reeuwijk-Brug speelt al sinds de negentiger jaren vorige eeuw. In deze afgelopen periode zijn er diverse alternatieven aan de orde geweest. In 2006 is een opdracht aan Grontmij verstrekt om alternatieven voor een rondweg in Reeuwijk te onderzoeken. Resultaat is het rapport Grontmij d.d. 2 maart 2006 (zie bijlage 3). Na afweging van de diverse alternatieven is de huidige voorkeursvariant naar voren gekomen. De in het rapport genoemde andere varianten zijn afgefallen met name omdat deze uitgingen van een extra aansluiting op de A12. Een extra aansluiting op de A12 is voor Rijkswaterstaat onbespreekbaar.

Verkeer

U stelt dat er gevaar is voor fietsers.

Om een indruk te krijgen van het fietsverkeer hebben wij een fietstelling gehouden ter plaatse van alle belangrijke fietsroutes van Reeuwijk naar Gouda. Hierdoor hebben wij inzicht gekregen in het gebruik van de diverse routes.

In het ontwerp is het aspect fietsverkeer o.a. in de KBG vaak besproken en hebben wij bij het ontwerp van de rondweg met deze verkeersdeelnemers rekening gehouden. Ter compensatie van een door ons ingediend voorstel om de fietseroversteek ter plaatse van het Bruggenpad te laten vervallen hebben wij de mogelijkheid aangegeven om een nieuw fietspad tussen de A12 en de rondweg te situeren waarbij fietsers vanuit Bodegraven richting Gouda niet de rondweg hoeven te kruisen.

Naar alle waarschijnlijkheid vervalt het voorstel om de fietseroversteek Bruggenpad te laten vervallen en zal het nieuwe fietspad tussen A12 en rondweg niet nodig zijn. Fietsers kunnen bij realisatie van de rondweg van het bestaande fietspadeninfrastructuur gebruik maken wat naar onze mening in de behoefte voorziet.

Op een drietal plaatsen zullen fietsroutes dan de rondweg kruisen. Hier zullen maatregelen worden getroffen en voorzieningen worden gerealiseerd om de veiligheid van fietsers en automobilisten te waarborgen.

Met de aanleg van de rondweg om Reeuwijk-Brug zal een aanzienlijk deel van het verkeer niet meer via de Raadhuisweg en de Zoutmansweg rijden. Een nieuwe inrichting van deze wegen en andere maatregelen in de kern van Reeuwijk-Brug zijn daardoor mogelijk.

Een andere inrichting en uit te voeren maatregelen zijn tevens noodzakelijk om sluipverkeer te demotiveren via deze wegen te rijden en het gebruik van de rondweg te bevorderen.

Terugdringing van dit sluipverkeer is een voorwaarde voor het verbeteren van het leefklimaat in de kern van Reeuwijk-Brug. De voorzieningen voor het fietsverkeer vormt hier een onderdeel van.

Ten behoeve van de voorbereiding van deze te wijzigen infrastructuur in de kern van Reeuwijk-Brug is een verkeercirculatieplan d.d. januari 2010 en een aanvullende memo d.d. 5 februari 2010 opgesteld. Hierin is ook de toekomstige fietsrouting beschreven (zie bijlage b).

Financiën

U stelt dat het financieel beeld niet in kaart is, dat de werkzaamheden zeer ingewikkeld zijn en dit veel duurder zal uitvallen dan ooit gepland. U verwijst hierbij naar het sluisje bij de Steupel.

Ten aanzien van de kosten van de rondweg hebben wij op dit moment een goed beeld van de omvang van de stichtingskosten en de dekkingswijze van deze kosten. Op korte termijn zal dit in commissie en raad worden behandeld.

Het is ons onduidelijk waarom u het sluisje bij de Steupel aanhaalt.

Nut en noodzaak van de rondweg

U heeft twijfel over nut en noodzaak van het project.

Zoals u weet kampt de kern van Reeuwijk-Brug met een zeer grote verkeersdruk op de doorgaande route Zoutmansweg-Raadhuisweg. Deze druk resulteert ook in een grote milieubelasting van de omgeving waardoor het leefklimaat negatief wordt beïnvloed.

Bovendien neemt deze verkeerbelasting met 1,5% per jaar toe.

Middels onderzoek door de Grontmij d.d. 21 november 2008 (zie bijlage 14) is geconcludeerd dat ca. 40 % van het verkeer in de kern van Reeuwijk-Brug afkomstig is van verkeer van en naar Gouda en Krimpenerwaard. De overige 60% is het totaal van andere verkeerstromen binnen Reeuwijk-Brug maar ook van en naar buiten Reeuwijk-Brug gelegen locaties.

In het rapport Grontmij d.d. 31 oktober 2007 (zie bijlage 9) kan uit de cijfers worden herleid dat bij realisatie van de rondweg de verkeersintensiteit inde kern van Reeuwijk-Brug met ca. 60% zal afnemen.

In het rapport Grontmij d.d. 24 november 2008 (zie bijlage 5) wordt weergegeven dat reductie van het verkeer door middel van uitsluitend verkeersbelemmerende maatregelen in de kern ca. 40% bedraagt. Bovendien heeft dit negatieve effecten op verkeersintensiteit in het plasseengebied en naar Reeuwijk-Dorp door uitwijkend sluipverkeer en op de bereikbaarheid van Reeuwijk-Brug.

Ook daarom hecht Reeuwijk veel waarde aan de realisatie van de rondweg en heeft de raad hier de hoogste prioriteit aan gegeven.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

Inspreker 11, Nieuwdorperweg 22, Reeuwijk

Tracé en milieu

U vraagt hoe dicht de rondweg tegen uw perceel aan komt te liggen.

De buitenrand van een rotonde ter plaatse van de Nieuwdorperweg komt op 75 meter van de gevel van uw woning te liggen, ca. 27 meter van de oostelijke grens van uw perceel.

Op een afstand van 10 meter van uw oostelijke perceelsgrens is een fietspad gepland.

Geluid

De geluidsbelasting op uw woning bedraagt 48 dB. Dit komt overeen met de voorkeursgrenswaarde.

Luchtkwaliteit

Zoals uit het rapport Milieukundig Onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland d.d. juni 2009 (zie bijlage 11) blijkt dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ zich als volgt ontwikkelt:

autonome situatie (zonder rondweg) achtergrondniveau		met rondweg		
2009	22,4 µg/m ³	21,5 µg/m ³	NVT	achtergrondniveau
2010	22,2 µg/m ³	21,4 µg/m ³	24,1 µg/m ³	21,4 µg/m ³
2020	16,2 µg/m ³	15,4 µg/m ³	17,2 µg/m ³	15,4 µg/m ³

Voor PM₁₀ is dit:

autonome situatie (zonder rondweg) achtergrondniveau		met rondweg		
2009	21,5 µg/m ³	21,3 µg/m ³	NVT	achtergrondniveau
2010	20,6 µg/m ³	20,4 µg/m ³	21,0 µg/m ³	20,4 µg/m ³
2020	18,4 µg/m ³	18,3 µg/m ³	18,6 µg/m ³	18,3 µg/m ³

Zoals u ziet is de concentratie met rondweg in 2010 en 2020 hoger ten opzichte van de autonome situatie. Echter ten opzichte van de huidige autonome situatie in 2009 is de situatie met rondweg in 2020 beter.

De grenswaarden voor beide concentraties NO₂ en PM₁₀ bedragen 40 µg/m³. De bovenstaande waarden onderschrijven deze grenswaarden ruim.

Verkeer

U vraagt hoe u (uw praktijk) bereikbaar blijft voor uw patiënten.

Voor en na realisatie van de rondweg is bent u (uw praktijk) bereikbaar via Nieuwdorperweg en toekomstige rondweg. Tijdens de aanleg van de weg ter plaatse van de Nieuwdorperweg zullen verkeersmaatregelen worden getroffen waardoor het voor uw patiënten duidelijk is hoe zij uw praktijk dienen te bereiken.

Waardedaling woning

U stelt dat uw woning aanzienlijk in waarde zal dalen en hoe hier mee om te gaan.

In het geval dat u meent als gevolg van de bestemmingswijziging schade te ondervinden kunt u zich hiervoor beroepen op de hiervoor bedoelde planschadeprocedure.

Perceel recht achter uw pand

U vraagt wat er gaat gebeuren met het perceel recht achter uw pand.

De gemeente zal dit perceel verkopen voor zover dit niet noodzakelijk is voor flora- en fauna- en watercompensatie.

Flexibiliteit ten aanzien van de exacte ligging van het fietspad en de rondweg

Voor de ligging van fietspad en rondweg kunt u de bovengenoemde afstanden hanteren.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

Inspreker 12, Einsteinstraat 35, Reeuwijk-Brug

Afspraken

U stelt dat de aanleg van een omleidingsweg niet conform aan de afspraken en toezeggingen is die in het verleden zijn gemaakt toen u medewerking heeft verleend ten behoeve van de realisatie van een 2^e ontsluiting van het bedrijventerrein Zoutman. U stelt dat het in de gevoerde onderhandelingen herhaaldelijk aan de orde is geweest dat de 2^e ontsluiting alleen gebruikt zou worden voor het bedrijventerrein Zoutman en nooit doorgetrokken zou worden richting rijksweg.

U stelling dient naar onze mening te worden genuanceerd. Gemeente heeft destijds van u grond gekocht ten behoeve van een tweede ontsluiting van bedrijventerrein Zoutman. Hierbij zijn geen contractuele afspraken gemaakt ten aanzien van toekomstige functies van deze ontsluitingsweg.

Geluidsbelasting op uw woning en in uw tuin

De geluidsbelasting op uw woning bedraagt als gevolg van de rondweg 58 dB. Doormiddel van de toepassing van geluidarm asfalt en geluidschermen kan dit worden gereduceerd tot 48 dB. Dit is gelijk aan de voorkeursgrenswaarde.

Voor uw woning is op 13 februari 2001 een hogere waarde toegekend van 54 dB(A). Volgens de huidige rekenmethodiek is dit 52 dB.

Luchtkwaliteit

U stelt dat de luchtkwaliteit rond uw woning zal verslechteren.

Zoals uit het rapport Milieukundig Onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland d.d. juni 2009 (zie bijlage 11) blijkt dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ zich als volgt ontwikkelt:

autonome situatie		met rondweg	
(zonder rondweg) achtergrondniveau			
2009	24,9 µg/m ³	24,6 µg/m ³	NVT achtergrondniveau
2010	23,2 µg/m ³	22,8 µg/m ³	30,3 µg/m ³ 22,8 µg/m ³
2020	16,3 µg/m ³	16,0 µg/m ³	19,9 µg/m ³ 16,0 µg/m ³

Voor PM₁₀ is dit:

autonome situatie		met rondweg	
(zonder rondweg) achtergrondniveau			
2009	19,8 µg/m ³	19,7 µg/m ³	NVT achtergrondniveau
2010	19,4 µg/m ³	19,3 µg/m ³	21,0 µg/m ³ 19,3 µg/m ³
2020	16,6 µg/m ³	16,6 µg/m ³	17,5 µg/m ³ 16,6 µg/m ³

Zoals u ziet is de concentratie met rondweg in 2010 en 2020 hoger ten opzichte van de autonome situatie. Echter ten opzichte van de huidige autonome situatie in 2009 is de situatie met rondweg in 2020 beter.

De grenswaarden voor beide concentraties NO₂ en PM₁₀ bedragen 40 µg/m³. De bovenstaande waarden onderschrijven deze grenswaarden ruim.

Waardedaling woning

U stelt dat uw woning aanzienlijk in waarde zal dalen en hoe hier mee om te gaan.

In het geval dat u meent als gevolg van de bestemmingswijziging schade te ondervinden kunt u zich hiervoor beroepen op de hiervoor bedoelde planschadeprocedure.

Conclusie

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

Inspreker 13, Einsteinstraat 45, Reeuwijk-Brug

Afstand bedrijf en woning tot weg

U stelt dat de rondweg op korte afstand van uw woning wordt gelegd.

Het geluidsscherm zoals wij voorzien staat op ca. 13 meter van uw woning en 20 meter van uw bedrijf. De rondweg ligt op ca. 15 meter van uw woning en 22 meter van uw bedrijf.

Luchtkwaliteit

U stelt dat de luchtkwaliteit rond uw woning zal verslechteren.

Zoals uit het rapport Milieukundig Onderzoek van de Milieudienst Midden-Holland d.d. juni 2009 (zie bijlage 11) blijkt dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ zich als volgt ontwikkelt:

autonome situatie (zonder rondweg)		met rondweg	
2009	24,9 µg/m ³	24,6 µg/m ³	NVT
2010	23,2 µg/m ³	22,8 µg/m ³	30,3 µg/m ³
2020	16,3 µg/m ³	16,0 µg/m ³	19,9 µg/m ³

Voor PM₁₀ is dit:

autonome situatie (zonder rondweg)		met rondweg	
2009	19,8 µg/m ³	19,7 µg/m ³	NVT
2010	19,4 µg/m ³	19,3 µg/m ³	21,0 µg/m ³
2020	16,6 µg/m ³	16,6 µg/m ³	17,5 µg/m ³

Zoals u ziet is de concentratie met rondweg in 2010 en 2020 hoger ten opzichte van de autonome situatie. Echter ten opzichte van de huidige autonome situatie in 2009 is de situatie met rondweg in 2020 beter.

De grenswaarden voor beide concentraties NO₂ en PM₁₀ bedragen 40 µg/m³. De bovenstaande waarden onderschrijden deze grenswaarden ruim.

Geluidsbelasting op uw bedrijf en woning

U stelt dat de geluidhinder op uw bedrijf en woning hoger wordt.

Bedrijf

Voor de geluidsbelasting op uw bedrijf bestaan geen wettelijke richtlijnen, eisen en/of voorschriften.

Woning

De geluidsbelasting op uw woning bedraagt als gevolg van de rondweg 56 dB. Doormiddel van de toepassing van geluidarm asfalt en geluidschermen kan dit worden gereduceerd tot 45dB. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde onderschreden.

Uw bedrijf ligt op een grotere afstand van de rondweg. De geluidsbelasting zal derhalve gunstiger zijn.

Natuur/groen

U stelt dat verbeteringen aan het groen door de komst van de rondweg teniet worden gedaan.

Ten aanzien van natuurwaarden hebben wij onderzoeken uitgevoerd en is het resultaat weergegeven in het rapport flora & fauna onderzoek Watersnip d.d. juli 2007 (zie bijlage 12).

Op basis van dit onderzoek is ontheffing van de flora & fauna wet aangevraagd en is een ontheffing op 20 oktober 2008 van LNV ontvangen (zie bijlage 13). In het onderzoek, aanvraag en ontheffing zijn voorwaarden gesteld waaraan voldaan dient te worden bij de verdere uitwerking van het ontwerp en realisatie van de rondweg. Vanzelfsprekend zal dit ook bewaakt worden.

Doorsteek Plaswijckweg

U pleit voor een doorsteek van de rondweg naar de Plaswijckweg. U geeft aan dat ook Gouda in het oplossen van de verkeersdruk in Reeuwijk haar steentje moet bijdragen.

Zoals in de KBG gemeld is een doorsteek van de rondweg naar de Plaswijckweg door de wethouders Rupke (gemeente Reeuwijk) en wethouder Janssen (gemeente Gouda) afgeblazen. De Reeuwijkse politiek heeft zich nog niet expliciet hierover uitgelaten. Echter de keuze van een doorsteek is aan Gouda.