



Nota van beantwoording zienswijzen Bestemmingsplan Keervoorziening Molenvliet

Geanonimiseerde versie

Nota van beantwoording zienswijzen

Op 13 augustus 2009 hebben burgemeester en wethouders bekend gemaakt dat het ontwerp bestemmingsplan ter inzage lag. Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 14 augustus tot en met 24 september 2009. In deze periode heeft een ieder een zienswijze naar voren kunnen brengen.

Op 7 september 2009 heeft een informatieavond over het ontwerp bestemmingsplan plaatsgevonden. Het verslag van deze avond op is bijgevoegd (zie bijlage I) en is op 18 september naar de aanwezigen gestuurd. Deze nota en het verslag dienen in samenhang met elkaar te worden gelezen.

De gemeente heeft van de volgende organisaties en personen een zienswijze ontvangen:

Nr.	Naam	Datum zienswijze	Datum ontvangst
1	Provincie Utrecht	16 september 2009	17 september 2009
2	Omwonende	23 september 2009	24 september 2009
3	Streng B.V., namens Omwonenden	23 september 2009	24 september 2009
4	Omwonenden	23 september 2009	23 september 2009
5	Omwonenden	23 september 2009	23 september 2009
6	Omwonenden	23 september 2009	23 september 2009
7	Omwonenden	23 september 2009	23 september 2009

Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn tijdig ingediend en toegezonden. De zienswijzen zijn dan ook ontvankelijk. De zienswijzen zijn hieronder puntsgewijs samengevat en beantwoord.

De zienswijzen zijn besproken met ProRail. Dit heeft geleid tot enkele wijzigingen in het bestemmingsplan. Belangrijkste wijziging is dat de bestaande sloot ten oosten van de Waardsedijk gehandhaafd blijft en dat het keerpunt voor auto's vervalt. De bewoners van de Waardsedijk 43 en 45 behouden hiermee het grootste deel van hun tuin.

1. Provincie Utrecht

Het ontwerp bestemmingsplan is niet strijd met provinciale belangen. De provincie ziet geen aanleiding om een zienswijze in te dienen.

Voor de volledigheid vraagt de provincie aandacht voor 2 aspecten:

- De periode van terinzagelegging loopt tot en met 24 september 2009.
- In subparagrafen 4.6.1 en 4.6.2 staan een aantal typefouten en afgebroken zinnen die vragen oproepen.

Beantwoording

- De periode van terinzagelegging liep inderdaad tot en met 24 september 2009. Wij hebben dit ook zo bekend gemaakt in Staatscourant en Woerdense courant (zie bijlage II bij deze nota). Alleen in de berichtgeving aan de provincie is abusievelijk vermeld dat de periode *tot* 24 september liep.
- De typefouten en afgebroken zinnen worden hersteld.

>> Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

1. Omwonende

Als bewoner van Barwoutswaarder kijk ik rechtstreeks uit op de spoorlijn en de toekomstige keervoorziening. In het bestemmingsplan is geen rekening gehouden met landschappelijke inpassing. Op de keervoorziening zullen een groot gedeelte van de dag en avond treinen staan in open landschap. 's Avonds zullen de treinen ook veel licht geven. Ik verzoek u om in het bestemmingsplan een bomenstrook op te nemen zodat de treinen aan het zicht worden onttrokken.

Beantwoording

Het buitengebied aan de westkant van Woerden maakt deel uit van het "Venster Bodegraven" Woerden" en is door het rijk aangewezen als "snelwegpanorama. De gemeente wil de openheid in dit deel van het Groene Hart behouden. De open doorzichten in het landschap moeten blijven bestaan. Een bomenstrook zou de openheid aantasten en is daarom niet wenselijk. Bovendien zou een bomenstrook de ligging van het spoor accentueren, wat de structuur van het landschap aantast.

Overigens is de tijd dat een trein stilstaat kort. De machinist loopt naar de nieuwe voorkant van de trein en vertrekt weer volgens dienstregeling.

>> Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

2. Streng B.V., namens omwonenden

Omwonenden hebben grond aan weerszijden van de spoorlijn. Zij hebben een particuliere overweg die zij gebruiken om over het spoor bij hun land te komen. In het ontwerp bestemmingsplan is geen overweg opgenomen. Als de overweg moet vervallen, willen zij een veetunnel.

Verder raken zij land kwijt aan de noordzijde van het perceel. Zij zijn van mening dat de hoeveelheid grond die zij kwijtraken moet worden gecompenseerd.

Beantwoording

In het bestemmingsplan zijn overwegen toegestaan binnen de bestemming "Verkeer-railverkeer". Het bestemmingsplan zelf behoeft dan ook geen aanpassing.

Opheffen particuliere overweg.

De particuliere spoorwegovergang ten dienste van insprekers komt te vervallen. Door aanleg en het gebruik van het keerspoor komt er een spoor bij waarop treinen stil staan. Als er een trein stilstaat ter hoogte van de overweg is deze niet te gebruiken. Ook is het onveilig om een overweg te gebruiken waar een stilstaande trein het zicht op het in dienst zijnde spoor ontnemt.

De indieners hebben aan de noordzijde van het spoor hun bedrijfsgebouwen en huiskavel. Aan de zuidzijde van het spoor hebben insprekers één perceel weiland. Dat perceel is nu bereikbaar vanaf

hun huiskavel via de particuliere overweg. Dit perceel is ook op andere wijze via de openbare weg bereikbaar. Hiervoor moeten de insprekers dan omrijden via Woerden en de Waardsedijk. Voor het omrijden worden insprekers schadeloos gesteld. Een veetunnel is dan ook niet nodig. De kosten die ProRail zou moeten vergoeden voor het omrijden staat in geen verhouding voor de kosten van een veetunnel.

Grondverwerving

De perceelsgedeelten die ProRail nodig heeft voor de aanleg van de spoorbaan, sloot en werkweg worden door ProRail aangekocht op basis van de Ontheffingswet en de jurisprudentie die daarop van toepassing is. Een van de belangrijkste regels daarbij is dat de rechthebbende op een schadeloosstelling, voor én na de aankoop of onteigening, in een min of meer gelijkwaardige vermogens – en inkomenspositie dienen te verkeren. Alle schade, die een rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de ontneming van eigendom of andere rechten, moet worden vergoed. Voor de verwerving van eigendom, beëindiging van huur of andere rechten, treedt ProRail met rechthebbenden in minnelijk overleg voor de vrijwillige verkoop van hun eigendom of beëindiging van hun rechten. Pas als duidelijk is dat er geen vrijwillige overeenstemming kan worden bereikt vraagt ProRail een onteigeningstitel aan om de gronden door tussenkomst van de rechter in eigendom te verkrijgen.

>> Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

3. Omwonenden

Het ontwerp bestemmingsplan getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening. Niet alleen naar de belangen van ProRail moet worden gekeken, maar ook naar de belangen van ons als bewoners. Ons woon- en leefklimaat wordt in ernstige mate aangetast. We lichten dit graag toe.

4.1 De geluidshinder van de treinen

We vrezen voor geluidsoverlast. Het aantal treinen neemt namelijk fors toe. Het ontwerp bestemmingsplan (hoofdstuk 4.6.3) en het geluidsrapport zeggen: “De ten behoeve van de RSS aan te leggen keerspooren bij Woerden-Molenvliet zorgen er voor dat de geluidsbelastingen van de woningen binnen een zone van het spoor en binnen het invloedsgebied van de spooraanpassingen afnemen. De hogere verkeersintensiteiten worden gecompenseerd door het stillere materiaal.” De eerste zin van dit citaat klopt niet. We kunnen ons nog voorstellen dat de geluidsbelasting afneemt als gevolg van het gebruik van stiller materiaal, maar niet door de aanleg van een keerspoor. Het keerspoor heeft immers louter een uitbreiding van het aantal treinen tot gevolg.

Ook met de tweede zin van het citaat hebben we grote moeite. Compensatie houdt naar ons oordeel in dat er iets vervangen wordt door iets anders van ongeveer gelijke omvang. In dit geval is echter geen sprake van compensatie. Als we immers kijken naar de intensiteit van het treinverkeer moeten we vaststellen dat het aantal treinbewegingen van vier per uur omhoog gaat (met vier treinen die keren) naar twaalf per uur. Het gaat dus maar liefst om een verdrievoudiging van het aantal treinen!

Verder vragen wij ons af of er bij de berekening van de geluidsoverlast al rekening is gehouden met het optrekken en remmen van de treinen en een toename van het aantal wissels.

Cumulatie

Een ander punt ten aanzien van de geluidsoverlast is de cumulatie van de toename van het aantal treinen en de geluidshinder van de Rijksweg A12 plus de nieuw aan te leggen zuidelijke rondweg. Het komt ons merkwaardig voor dat er enerzijds een uitgebreid onderzoek gedaan is naar de akoestische gevolgen van de aanleg van een plusstrook op de A12, terwijl er anderzijds geen onderzoek uitgevoerd is naar de cumulatie van de geluidshinder van de A12, de zuidelijke rondweg en de toename van het aantal treinen.

Geluidsmaatregelen

Het valt ons verder op dat überhaupt niet (serieus) is bekeken of er geluidsmaatregelen moeten worden getroffen. Gezien alle genoemde zaken ten aanzien van de geluidsoverlast zijn wij van oordeel dat om de hinder van de treinen te beperken er op zijn minst bij de keerspoorvoorziening ter hoogte van de woningen die aan de spoorlijn grenzen een (relatief

laag) geluidsscherm geplaatst dient te worden. Wellicht kunt u eveneens aangeven of er als gevolg van de verdrievoudiging van de geluidsoverlast inmiddels een wettelijke plicht is ontstaan voor het nemen van geluidwerende maatregelen.

4.2. Overweg Waardsedijk

Momenteel passeren vier treinen per uur. Regelmatig ontstaat filevorming, mede als gevolg van het vele verkeer dat elkaar op de smalle dijk moeilijk kan kruisen. Wanneer er vier keertreinen zijn, zal acht keer de spoorovergang gesloten zijn. De overgang is straks totaal 18 minuten per uur gesloten is (4 x 45 seconden en 8 x 45 seconden x 2,5). We krijgen dan ook ernstige stagnatie van verkeer. Volgens ons wordt dit niet opgelost door de overgang wat breder te maken en de op- en afritten wat geleidelijker. De bottleneck wordt dan gevormd door de weggedeelten waar de voertuigen elkaar niet kunnen passeren.

Daarnaast valt de vrezen voor gevaarlijke toestanden wanneer de overweg dicht zit. Te verwachten is namelijk dat scholieren de overgang zullen passeren, terwijl er nog treinen naderen. Het betreft zowel scholieren die naar Woerden moeten als kinderen die in Gouda op school zitten.

We vragen ons af of verkeerstechnisch onderzoek is verricht. Als dat het geval is, wat zijn dan de resultaten? Als dat niet het geval is, verzoeken wij dit alsnog te verrichten.

4.3 Alternatief Tracé

Het alternatief om het keerspoor aan de zuidzijde aan te leggen is onvoldoende onderzocht. Hierdoor hoeft minder grondverwerving van particulieren plaats te vinden en worden andere nadelige effecten, zoals geluidsoverlast, eveneens enigermate gereduceerd.

Beantwoording

4.1 De geluidshinder van de treinen

De aangehaalde tekst uit het bestemmingsplan en het geluidsrapport is inderdaad niet gelukkig. De geluidsbelasting neemt inderdaad af door stiller materieel en stiller materiaal en niet door de aanleg van het keerspoor. De tekst in de toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

Met compensatie wordt bedoeld op de geluidsmaatregelen die worden getroffen. De inzet van stille treinen en het vervangen van houten dwarsliggers door betonnen compenseert de toename van het geluid van meer treinen. De geluidbelasting neemt hierdoor 1-2 dB af. Remmen van stil materieel gaat in tegenstelling tot remmen van lawaaiig materieel, niet gepaard met een extra toename van het geluidsniveau. De wissels zijn in het rekenmodel opgenomen; overigens leiden de wissels niet tot een verhoging van het gemiddelde geluidsniveau omdat het zogenaamde voegloze wissels betreft.

Het geluid van de wijziging van het spoor is beoordeeld volgens de regels van de Wet geluidhinder. Dit is naar mening van de gemeente correct en zorgvuldig uitgevoerd. De Wet stelt dat een eventuele toename van het geluid gecompenseerd moet worden. Het woord compensatie slaat conform de Wet geluidhinder nadrukkelijk op de geluidsbelastingen. Vele langzaam rijdende of stilstaande treinen op een keerspoor zullen minder hinderlijk zijn dan een oud treintype op hoge snelheid. Een vergelijking van aantallen is een onjuiste vergelijking voor wat betreft geluid.

Het klopt dat als de hoeveelheid treinen verdubbelt en het treintype, de bovenbouwconstructie en de snelheid hetzelfde blijft, dan is een toename van drie decibel te verwachten. Het feit dat de spoorwijziging 'Molenvliet keerspooren' tot een afname leidt, is het gevolg van alle bovengenoemde invloeden. Hieronder volgt een technische toelichting op de belangrijkste aspecten.

- Ten eerste is in het akoestisch onderzoek aangegeven dat ongeveer 2/3e deel van de treinen bij de keervoorziening stopt en terugrijdt, de rest van de treinen rijdt door. De doorgaande treinen hebben een hogere snelheid en maken dus meer geluid bovendien is de invloed van de snelheid groter dan de invloed dan de aantallen. De relatief grote hoeveelheid langzaam rijdende treinen heeft dan ook een beperkte invloed op de geluidsbelastingen in verhouding tot de doorgaande treinen.
- Vervolgens heeft het oude treintype 1 (Mat64 – ofwel hondekop) gemiddeld een 3 dB hogere emissie dan modern materieel en bij remmen is dat verschil nog veel groter. De moderne treinen

zoals dubbeldekkers (IRM/DDM) die tot treincategorie 8 behoren maken geen extra geluid als ze remmen.

- Naast snelheid en aantal treinen is ook de constructie van het spoor van belang. In 1987 lag het spoor volledig op houten dwarsliggers. Modern spoor op betonnen dwarsliggers is gemiddeld 2 dB stiller. Hiernaast wordt modern spoor ook zonder voegen gerealiseerd en zal ook daardoor minder hinderlijk zijn.

ProRail heeft een vervangingsprogramma waarbij de oudere types in fasen in onbruik zullen raken, het is evenwel mogelijk dat stiller types zoals het A32 lightrail gebruik kan gaan worden. Overigens is een wetswijziging in voorbereiding waardoor het geluid middels emissieplafonds beoordeeld gaat worden. Zo kan er niet jaarlijks een toename gerealiseerd worden. Het laten doorrijden van te lawaaiige treintypes is dan niet meer mogelijk.

Cumulatie

Het betreft een zogenaamde spoorse wijziging waarbij de Wet geluidhinder geen maatregelen vereist, aangezien er geen toename van het geluid zal zijn. Het aspect cumulatie met andere bronnen speelt dan geen rol van betekenis. Echter, bij de verbreding van de A12 en de aanleg van Bravo 3 zal bij het bepalen van maatregelen de cumulatie wel nadrukkelijk worden betrokken.

Geluidsmaatregelen

Volledigheidshalve wordt wel opgemerkt dat alhoewel juridisch aan de wettelijke eisen wordt voldaan er toch geluidhinder ervaren kan worden. Het spoor is duidelijk waarneembaar en een bepaald percentage omwonenden kan daarbij geluidhinder ervaren.

Er is geen wettelijke grondslag om geluidsmaatregelen te treffen. Het akoestisch onderzoek toont aan dat er geen toename zal zijn en ook zeker geen toename van de hinder als gevolg van het geluid. Onderzoek naar maatregelen zou overigens uitgevoerd worden op basis van kostendoelmatigheid. Gezien de hoge kosten het kleine aantal woningen zou een scherm hier als niet doelmatig gezien worden en ook niet geplaatst worden.

>> Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van de toelichting in het bestemmingsplan.

4.2 Overweg Waardsedijk

Met de inspecteur Verkeer en waterstaat heeft overleg plaatsgevonden over de verkeersdruk en de veiligheid op deze overweg. De overweg wordt breder gemaakt, zodat de verkeerssituatie beter is te overzien en auto's elkaar voor en na de overweg kunnen passeren.

De overweg is weliswaar vaker dicht, maar de tijd van sluiting is per keer beperkt. De overweg zal in het grootste deel van de gevallen niet zo lang gesloten zijn, dat lange zich files kunnen vormen. Uit verkeerstellingen (zie bijlage III bij deze nota) blijkt ook dat de verkeersintensiteit niet dusdanig groot is, dat sprake is van een drukke weg.

Voor zover toch filevorming plaatsvindt, is er sprake van een tijdelijke situatie. Naar verwachting is over enkele jaren de zuidelijke randweg gereed. Later komt daar nog de westelijke randweg bij. Door de randwegen zal de hoeveelheid sluipverkeer sterk verminderen. Dan wordt dus ook de stagnatie van verkeer op de Waardsedijk veel minder.

Wij merken op dat de Oosteinde in de ochtend- en avondspits afgesloten is voor doorgaand verkeer. Mocht er in de toekomst ernstige verkeersoverlast plaatsvinden, dan zullen wij de gemeente Reeuwijk verzoeken om de periode van afsluiting te verruimen.

>> Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

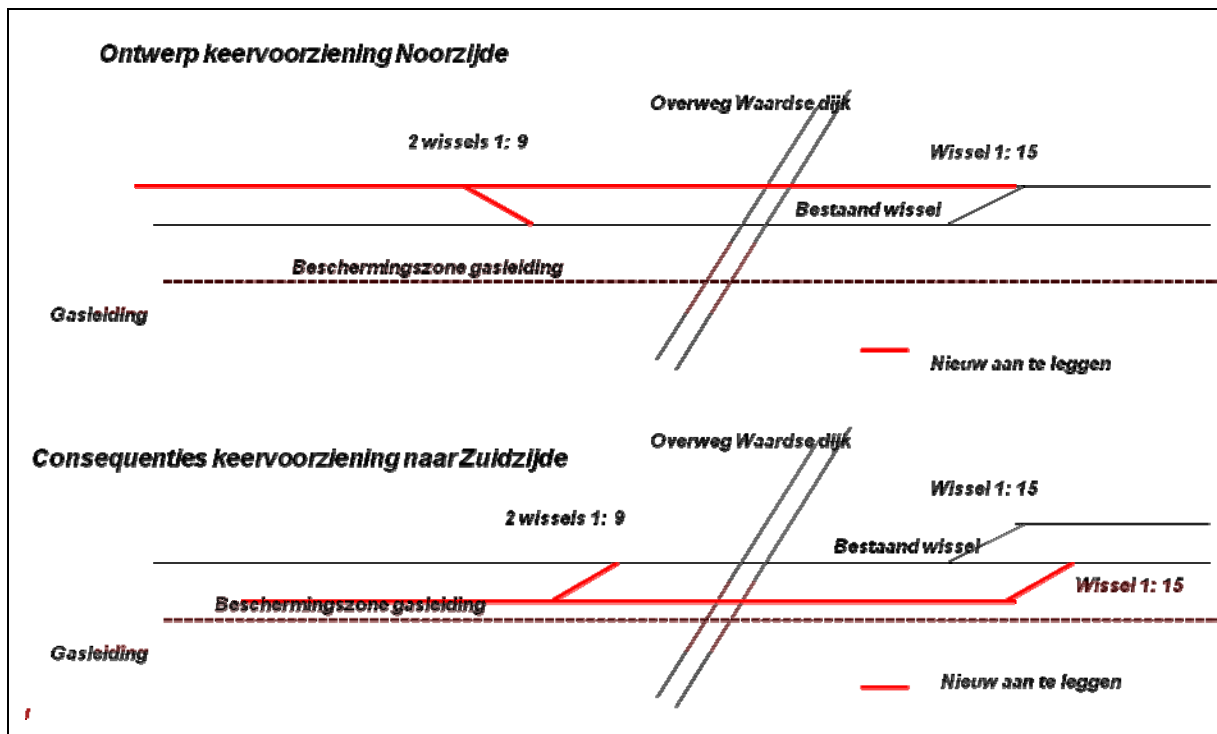
4.3 Alternatief tracé

Aanleg van het keerspoor dan wel de bouwweg aan de zuidkant is geen optie. Daar ligt namelijk een hoofdtransportleiding voor gas. Het is niet mogelijk boven de gasleiding te bouwen. Op en naast een gasleiding is er sprake van een beschermingszone. Bij uitbreiding naar de zuidzijde zullen de sporen de beschermingszone doorkruisen, met als gevolg dat de gasleiding moet worden omgelegd.

Daarnaast is extra ruimte nodig tussen de spoorlijn en de gasleiding om elektrische zwerfstromen te beperken, die de gasleiding kunnen beschadigen.

Verkeerstechnisch is een keervoorziening aan de zuidzijde van het bestaande spoor moeilijker inpasbaar, wat ten koste gaat van de capaciteit op het enkelsporige baanvak naar Leiden (er worden meer doorgaande treinen gehinderd door de inrichting van de keervoorziening).

Schematisch is een mogelijk ontwerp aangegeven voor aanleg aan de zuidzijde van het spoor. In het schema is te zien dat de beschermingszone van de gasleiding doorkruist wordt. Ook is te zien dat aan de westkant van het bestaande wissel op de bestaande sporen ingetakt wordt. Dit laatste zorgt voor een lastige aansluiting op de bestaande fly-over (over de sporen Gouda – Utrecht).



Alternatief zou kunnen zijn om alleen de onderhoudsweg aan de zuidkant aan te leggen. Maar een onderhoudsweg aan de andere kant van het spoor dan de keervoorziening is niet wenselijk. Het is niet verantwoord om mensen en materieel het spoor over te laten steken tussen de treinen door. Ook zal een onderhoudsweg aan de zuidzijde tot gevolg hebben dat de gasleiding verplaatst moeten worden.

Het verplaatsen van een hoofdleiding van gastransport is verhoudingsgewijs een te grote ingrijp in deze situatie.

>> Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

4. Omwonenden

Het ontwerp bestemmingsplan getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening. Niet alleen naar de belangen van ProRail moet worden gekeken, maar ook naar de belangen van ons als bewoners. Ons woon- en leefklimaat wordt in ernstige mate aangetast. We lichten dit graag toe.

5.1 Kavel en boomopstanden

Als gevolg van het bestemmingsplan raak ik een strook grond van 5 meter langs de spoorlijn kwijt aan ProRail. Dit heeft grote gevolgen voor de waarde van ons onroerend goed en ons woongenot. Als gevolg van het bestemmingsplan moeten de bomen gerooid worden. Opnieuw inplanten betekent dat er weer periode van vijf jaar -plus de tijd dat er nog geen bomen aangeplant kunnen worden- verstrijkt voor we zover zijn dat de treinen weer wat aan het zicht onttrokken zijn. Een gedeeltelijke oplossing zal zijn om grotere bomen in te planten om "tijd te winnen".

Daarnaast zou ProRail in de zuid-oost hoek van onze kavel nog een breder stuk nodig hebben om auto's te kunnen laten keren. Ik vraag mij wel af of ProRail deze laatste grond echt nodig heeft. De auto's kunnen wellicht ook wel achteruit terugrijden naar de spoorwegovergang met de

Waardsedijk. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt te ruim van opzet.

Een ander gevolg van het kwijtraken van een deel van ons perceel is dat het houden van schapen moeilijker wordt omdat deze dieren -los van de beschikbaarheid van voldoende grasvoor hun welzijn en gezondheid een zekere ruimte nodig hebben. We zullen dan ook moeten uitzien naar een alternatief gebruik van de grond, hetgeen extra kosten met zich meebrengt.

5.2 De geluidshinder van de treinen

Zie zienswijze 4.1.

5.3 Overweg Waardsedijk

Zie zienswijze 4.2.

5.4 Planschade

We vrezen tot slot dat de waarde van onze eigendommen in waarde dalen na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Het hangt af van het verloop van de procedure en de vergoeding die ProRail ons zal geven of we een planschadeclaim zullen indienen bij de gemeente.

Ook verzoek ik u om voordat eventueel toch met de werkzaamheden wordt begonnen zo nodig aan onze woning een z.g.n. 0-meting te laten verrichten. Hiermee hopen we te voorkomen dat er discussies ontstaan over de aansprakelijkheid wanneer er schade aan de woning ontstaat.

Beantwoording

5.1 Kavel en boomopstanden

De schade wegens het verlies van boomopstanden, het kunnen houden van minder schapen en eventueel herstellen van de boomopstand op het overblijvende deel van het perceel zijn schade die vallen onder de noemer grondverwerving. Zie hiervoor de reactie op zienswijze nummer 3.

Het voorgestelde ontwerp is opnieuw bekeken en er heeft extra overleg plaatsgevonden met de beherende partij. In afwijking van voorschriften is in deze situatie een oplossing mogelijk in geen onderhoudsweg aan te leggen, maar een onderhoudspad (schouwpad) met een opstelplaats voor onderhoudsauto's aan de Waardsedijk. Voor het baanontwerp betekend dit dat er wel langs de bestaande sloot een damwand geplaatst moet worden om voor de benodigde stabiliteit te zorgen.

De gevolgen van dit aangepaste ontwerp zijn dat de onderhoudsweg aan de oostzijde (inclusief keerplaats voor onderhoudsvoertuigen) van de Waardsedijk komt te vervallen; De onderhoudsweg wordt versmald een schouwpad. Het keerpunt voor onderhoudsvoertuigen komt te vervallen. Hierdoor kan ter hoogte van de woningen 43 en 45 de sloot op de bestaande plaats blijven liggen. De oever van de sloot wordt van damwanden voorzien.

Het benodigde ruimtebeslag in het bestemmingsplan voor de eindsituatie niet groter hoeft te zijn dan in het huidige geldende bestemmingsplan.

>> Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan (aanpassing plankaart).

5.2 De geluidshinder van de treinen.

Zie beantwoording zienswijze 4.1. Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van de toelichting in het bestemmingsplan.

5.3 Overweg Waardsedijk

Zie beantwoording zienswijze 4.2. Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen het bestemmingsplan.

5.4 Planschade

Naast de vergoeding voor de grondverwerving (zie beantwoording zienswijze 3) kent ProRail een aanvullende regeling. Als omwonenden vinden dat zij door deze plannen in een nadeligere positie zijn

terechtgekomen kunnen zij hun verzoeken richten aan ProRail; dat kan pas als het plan onherroepelijk is. ProRail zal het dan in behandeling nemen en betrokkene informeren.

Daarnaast kunnen bewoners een verzoek om planschadevergoeding indienen bij de gemeente. Als het bestemmingsplan in werking is getreden en bewoners vinden dat zij daardoor schade lijden en de schade niet op een andere wijze is gecompenseerd, dan kunnen zij daarvoor een verzoek om planschadevergoeding indienen bij de gemeente. Om een aanvraag in behandeling te kunnen laten nemen moet men een drempelbedrag van € 300,-- betalen. Bij toekenning van planschade betaalt de gemeente dit drempelbedrag terug.

Voordat de werkzaamheden starten, wordt in een nulmeting gedaan. Daarin wordt de huidige situatie vastgelegd, en dat geeft voor beide partijen een bepaalde rechtszekerheid. Bewoners kunnen eventuele schadegevallen melden.

>> Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

5. Omwonenden

Het ontwerp bestemmingsplan getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening. Niet alleen naar de belangen van ProRail moet worden gekeken, maar ook naar de belangen van ons als bewoners. Ons woon- en leefklimaat wordt in ernstige mate aangetast. We lichten dit graag toe.

6.1 De kavel

Als gevolg van het bestemmingsplan raak ik een behoorlijk deel van mijn perceel krijgt. Dit heeft grote gevolgen voor de waarde van ons onroerend goed en ons woongenot. Als gevolg van het bestemmingsplan moeten de bomen gerooid worden. Als gevolg van het bestemmingsplan zullen de treinen nog dichter langs ons huis gaan rijden.

Deze wijzigingen hebben dermate grote gevolgen voor ons woongenot dat in alle redelijkheid van ons niet verwacht kan worden dat wij hier kunnen blijven wonen. Een voor ons aanvaardbare oplossing zou kunnen zijn dat wij een nieuwe woning bouwen aan de overzijde van de Waardsedijk. We hebben hierover al eens gesproken met de eigenaar van het land waarop de woning dan zou kunnen worden gebouwd. Deze is bereid om een stuk grond te verkopen dat qua grootte toereikend is om een woning op te bouwen. Ten aanzien van de vergunningsprocedure merk ik nog op dat niet te verwachten is dat belanghebbenden hiertegen in bezwaar zullen komen.

Voor wat betreft de vijver met de koikarpers wijs ik erop dat deze vanwege de aanleg van het keerspoor moet verdwijnen, terwijl er op de resterende kavel geen mogelijkheden zijn om een nieuwe vijver van gelijke grootte aan te leggen. Daarnaast is er naar verhouding zo veel grond van ons perceel nodig, dat ook overigens het woongenot sterk in kwaliteit achteruitgaat. Dat wij onze hobby niet meer kunnen uitoefenen is voor ons onaanvaardbaar en de enige oplossing hiervoor is het betrekken van een nieuwe kavel aan de overzijde van de Waardsedijk.

6.2 De geluidshinder van de treinen

Zie zienswijze 4.1.

6.3 Overige gevolgen toename treinen

We hebben nu al veel last van ijzer- en koperafzetting op de ramen. We vrezen dat dit veel erger gaat worden door de toename van het aantal treinen, de nieuwe wissels en het optrekken en remmen van de keertreinen.

6.4 Overweg Waardsedijk

Zie zienswijze 4.2.

Beantwoording

6.1 De kavel

De schade die inspreker noemt als afname van de oppervlakte van het perceel, verminderd woongenot, het niet meer kunnen uitoefenen van een hobby zijn schades die bij de grondverwerving door ProRail in beeld worden gebracht en door middel van de schadeloosstelling worden vergoed.

Zie voor de beantwoording voor grondverwerving onze reactie op zienswijze 3.

Als het bestemmingsplan in werking is getreden en bewoners vinden dat zij daardoor schade lijden, dan kunnen zij daarvoor een verzoek om planschadevergoeding indienen bij de gemeente. Om een aanvraag in behandeling te kunnen laten nemen moet men een drempelbedrag van € 300,-- betalen. Bij toekenning van planschade betaalt de gemeente dit drempelbedrag terug.

Het voorgestelde ontwerp is opnieuw bekeken en er heeft extra overleg plaatsgevonden met de beherende partij. In afwijking van voorschriften is in deze situatie een oplossing mogelijk in geen onderhoudsweg aan te leggen, maar een onderhoudspad (schouwpad) met een opstelplaats voor onderhoudsauto's aan de Waardsedijk. Voor het baanontwerp betekend dit dat er wel langs de bestaande sloot een damwand geplaatst moet worden om voor de benodigde stabiliteit te zorgen.

De gevolgen van dit aangepaste ontwerp zijn dat de onderhoudsweg aan de oostzijde (inclusief keerplaats voor onderhoudsvoertuigen) van de Waardedijk komt te vervallen; De onderhoudsweg wordt versmald een schouwpad. Het keerpunt komt te vervallen. Hierdoor kan ter hoogte van de woningen 43 en 45 de sloot op de bestaande plaats blijven liggen. De oever van de sloot wordt van damwanden voorzien.

Het benodigde ruimtebeslag in het bestemmingsplan voor de eindsituatie hoeft niet groter te zijn dan in het huidige geldende bestemmingsplan.

Wellicht is het mogelijk om een nieuwe woning te bouwen langs het spoor, ter vervanging van de bestaande woning. Het initiatief en de kosten van een nieuwe woning hiervoor zijn voor de bewoners. De compensatie van ProRail en de gemeente reikt namelijk niet verder dan de genoemde nadeelcompensatie en planschadevergoeding. Uiteraard zijn de gemeente en ProRail wel bereid om mee te denken over een oplossing.

>> Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan (aanpassing plankaart).

6.2 De geluidshinder van de treinen.

Zie beantwoording zienswijze 4.1. Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van de toelichting in het bestemmingsplan.

6.3 Overige gevolgen toename treinen

Koper- en ijzerafzetting langs een spoorbaan is niet te voorkomen. Wel wordt door de inzet van modern materieel, dat voorzien is van schijfremmen in plaats van blokremmen, ijzerafzetting van de treinen zoveel mogelijk beperkt.

>> Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

6.4 Overweg Waardsedijk

Zie beantwoording zienswijze 4.2. Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen het bestemmingsplan.

6. Omwonenden

Het ontwerp bestemmingsplan getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening. Niet alleen naar de belangen van ProRail moet worden gekeken, maar ook naar de belangen van ons als eigenaar van een weiland dat grenst aan de Waardsedijk en de spoorlijn. We lichten dit graag toe.

7.1 Overweg Waardsedijk

Zie zienswijze 4.2.

7.2 Toename van bewerkingskosten

Naast de extra tijd voor het passeren van de spoorwegovergang ontstaan er door de filevorming van de auto's een blokkade voor de inrit van ons perceel. Wij verzoeken u voorzieningen te treffen waarmee een vrije toegang tot ons perceel gegarandeerd is.

Jaarlijks wordt het perceel gemiddeld vier keer gemaaid en het gras wordt daarna door een loonwerker afgevoerd. Aangezien de overweg vaker gesloten is, zal de loonwerker met het grote -dus dure- materieel langer voor de spoorwegovergang moeten wachten. Samen met ander transport brengt dit extra kosten met zich mee.

Aangezien de omvang van het perceel verkleint nemen de bewerkingskosten per ha. en per eenheid product toe. Gedurende de periode dat Prorail eveneens een gedeelte van het perceel in gebruik heeft als werkterrein geldt nog in versterkte mate dat de bewerkingkosten per ha. en per eenheid product toenemen.

Het onttrekken van de grond aan de agrarische bestemming leidt tot verlies aan inkomsten en tot het verlies aan productierechten.

De percelen zijn thans bereikbaar via twee uitritten naar de openbare weg. Als ik de tekeningen goed heb gezien, lijkt het erop dat één van de uitritten niet meer teruggeplaatst wordt. Voor zover dat het geval is, maak ik hiertegen bezwaar.

7.3 De waardedaling van het perceel.

Als gevolg van het bij punt 2 genoemde, zal de waarde van onze eigendommen verminderen na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

7.4 Alternatief tracé.

Het alternatief om het keerspoor aan de zuidzijde aan te leggen is onvoldoende onderzocht. Hierdoor hoeft minder grondverwerving van particulieren plaats te vinden en worden andere nadelige effecten, zoals geluidsoverlast, eveneens enigermate gereduceerd.

Beantwoording

7.1 Overweg Waardsedijk

Zie zienswijze 4.2. Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

7.2 Toename van bewerkingskosten

Gesteld wordt dat de loonwerker lang voor de overgang moet wachten. Ook hiervoor geldt, dat wij niet verwachten dat filevorming zal optreden (zie beantwoording 4.2). Overigens is een frequentie van vier keer per jaar dusdanig laag, dat dit geen aanleiding kan zijn aanpassing van het bestemmingsplan.

Van het perceel is een gedeelte benodigd voor de aanleg van het spoor en een gedeelte is tijdelijk nodig als werkterrein. Hierop is het proces van grondverwerving van toepassing zoals omschreven in de reactie op zienswijze 3.

De inrit is in de huidige situatie al niet goed meer bruikbaar omdat deze begint direct naast de spoorbaan. Eventuele rechten van deze inrit die van invloed zijn op de waarde van het perceel worden meegenomen in de grondverwerving door ProRail.

>> Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

7.3 Waardedaling perceel

Waardedaling wordt meegenomen in de grondverwerving, zie onze reactie op zienswijzen 3 en 5.4.

Indien er naast grondverwerving ook sprake is van nadeelcompensatie kan de gedupeerde een beroep doen op vergoeding van zijn schade via de regeling "Regeling Nadeelcompensatie ProRail B.V.". Het verzoek hiertoe dient gericht te worden aan ProRail BV.

>> Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

7.4. Alternatief tracé

Zie de beantwoording van zienswijze 4.3. Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Keervoorziening Molenvliet

Verslag van de informatieavond d.d. 7 september 2009, raadzaal stadhuis Woerden

Aanwezig : plm. 15 omwonenden

ProRail

Jaap Ton : projectingenieur/projectleider voor vervolgfase en realisatie keervoorziening
Marielle Frumau : projectleider Grondverwerving/Juridische Zaken
Suzanne Boers : afd. Grondverwerving/Juridische Zaken, procesleider Planologie
Jan van de Brink : afd. Grondverwerving/Juridische Zaken, procesleider Geluid

Gemeente Woerden

Wim Groeneweg : wethouder Ruimtelijke Ordening buitengebied / Verkeer
Lennard Lindeman : beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening; trekker van dit project
Daniëlle Bosman : jurist Grondzaken
Alex Lacroix : beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening
Cees Vermeulen : coördinator Vakgroep Ruimtelijke Ordening

Verslaglegging

Marja van Steijn-Verweij, Tekstbureau Talent

➤ **Opening**

Voorzitter is wethouder Groeneweg. Hij opent de vergadering en heet allen welkom. Wim Groeneweg is de verantwoordelijk wethouder voor dit project, nl. wethouder Ruimtelijke Ordening Buitengebied (buiten de rode contouren), en ook wethouder Verkeer, en in die zin heeft hij ook overleg met NS en ProRail. Hij roept de aanwezigen op om hun belangen te verdedigen, al wil hij ook wijzen op het gemeenschappelijk belang, namelijk dat het spoor juist in de Randstad zo goed mogelijk functioneert en eventueel ook verbeterd wordt. Er volgt een voorstelronde.

Na de presentaties is er een pauze, en tijdens die pauze kunnen de aanwezigen schriftelijk vragen stellen op de formulieren die in de zaal zijn neergelegd. Maar het is ook mogelijk dat mondeling na de pauze te doen.

Van de avond wordt een verslag gemaakt. Wie zijn naam en adres op de presentielijst heeft ingevuld krijgt het verslag toegestuurd.

➤ **Toelichting keervoorziening, door Jaap Ton**

De keervoorziening Molenvliet maakt onderdeel uit van een studie naar een capaciteitsprobleem op het spoor. Hij is bedoeld om op korte afstanden met treinen rond Utrecht te kunnen rijden. Momenteel zijn de voorbereidingsfase en de bestemmingsplan procedure aan de gang, en daarna volgt de realisatiefase.

De keervoorziening is ervoor bedoeld dat treinen uit Utrecht kunnen keren in Woerden en kunnen terugkeren naar Utrecht; dit zonder andere sporen (op de lijn Utrecht – Gouda) gelijkvloers te kruisen. Op station Woerden kan dat niet, en daarom wordt gebruik gemaakt van de aanwezige vrije kruising. Er gaan 2 tot 4 kerende treinen per uur rijden, en 4 doorgaande treinen Leiden – Utrecht per uur (in 2 richtingen).

De baan (op de lijn Woerden – Leiden) aan de *noordkant* moet verbreed worden, vanwege de gasleiding aan de *zuidkant* en vanwege het kruisen van doorgaande treinen. Er moet een onderhoudsweg gelegd worden naast het spoor om de bereikbaarheid van kasten en wissels te garanderen, en voor het onderhoud van de sloot. De sloot wordt verlegd, in verband met het verbreden van de baan. Er komt circa 1.000 meter extra spoor, waar ook wissels worden gebouwd voor het keerspoor.

De overweg op de Waardsedijk wordt aangepast: dat worden twee sporen. Ook worden kabels en leidingen verlegd, de spoorvloot wordt verplaatst en de overweg wordt aangepast. De ingebruikstelling

zal plaatsvinden in één weekend, en er wordt aangesloten op de huidige infrastructuur. Uiteindelijk wordt de keervoorziening eind 2011 in gebruik genomen, dus vóór de nieuwe dienstregeling van 2012.

De voorzitter van het volkstuincomplex vraagt naar het exacte aantal treinen per uur op korte en lange termijn; hij heeft namelijk ook een aantal van 8 treinen horen noemen.

Jaap Ton antwoordt dat 2 tot 4 treinen in het Programma van Eisen is opgenomen. Daar moet de keervoorziening geschikt voor zijn. Van meer treinen is hij niet op de hoogte. Er gaan 2 tot 4 treinen keren, en vervolgens rijden er tegelijkertijd ook treinen in doorgaande richting naar Leiden. Het aantal is natuurlijk anders als je die treinen erbij optelt.

Vraag over de onderhoudsweg. Is die tijdelijk of permanent?

Jaap Ton vertelt dat die is bedoeld voor het onderhoud van de wissels en de bereikbaarheid van de kasten. Die weg blijft er dus altijd liggen. Hij komt direct naast het spoor te liggen. Daarnaast komt nog een sloot, dus de onderhoudsweg ligt tussen de sporen en de sloot in. Om te werken moet de oude sloot gedempt worden, dus er moet eerst een nieuwe sloot aangelegd worden (of daar moet een andere voorziening voor getroffen worden).

Wanneer er daadwerkelijk een start gemaakt wordt met de werkzaamheden?

Jaap Ton antwoordt dat er snel gestart wordt als het aan ProRail ligt. Met de baanverbreding wordt gestart in 2010.

Benadrukt wordt dat het voor de volkstuinen van belang is om daar helderheid over te hebben, omdat er tuinen verplaatst moeten worden.

Wethouder Groeneweg stelt voor hier straks nog op terug te komen.

Een omwonende stelt vast dat de keervoorziening aan de *noordkant* van het huidige spoor is gepland. Dat verbaast hem. Waarom zou je hem aan die kant, tussen het huidige spoor en de woningen proppen? Het argument is zojuist genoemd – de gasleiding – maar heeft de gemeente wel onderzocht of dat steekhoudend en zwaarwegend genoeg is? Want er zijn ook heel veel argumenten voor de *zuidzijde*.

Wim Groeneweg stelt voor ook die vraag straks mee te nemen.

Volgens een omwonende rijden er straks 12 treinen: 4 die heen en weer rijden, en 8 van de 4 keertreinen die heen en weer gaan. Dat zijn er dus 12 per uur, dus elke 5 minuten komt er gemiddeld een trein langs. Is dat juist?

Wim Groeneweg antwoordt dat dat ook ligt aan het punt waar je staat, maar Jaap Ton zegt dat het juist is, als je alle treinen meerekent.

➤ **Uitleg bestemmingsplan keervoorziening / verplaatsing volkstuinen, door Lennard Lindeman**

Er moet een nieuw bestemmingsplan gemaakt. De grond heeft op dit moment namelijk voor het grootste deel een agrarische bestemming, en daarop mogen geen treinen rijden. Een ander deel heeft als bestemming Volkstuinen. Ook daarop mogen geen treinen rijden. De gemeente moet het bestemmingsplan daarom wijzigen.

Ook moet er een ontheffing komen voor het tijdelijk werkterrein dat ProRail nodig heeft. Tekeningen daarvan liggen ter inzage, en er kunnen nog zienswijzen op worden ingediend.

Hoe ziet het bestemmingsplan er uit?

De tekening hangt aan de muur van de raadzaal. Een bestemmingsplan is gehouden aan allerlei regels, en er zit in dit geval een toelichting bij over het spoor, en over de onderzoeken, zoals onder andere het geluidsonderzoek, het bodemonderzoek, en het onderzoek naar de flora en fauna. Deze onderzoeken kunnen worden ingezien bij het bestemmingsplan.

Lennard Lindeman toont tekeningen van het bestemmingsplan.

Het ontwerp ligt ter inzage, en **t/m 24 september kunnen zienswijzen worden ingediend**. Ook op de tijdelijke ontheffing kunnen zienswijzen worden ingediend. Dat kan ook mondeling, door een afspraak te maken met de vakgroep Ruimtelijke Ordening.

Alle zienswijzen worden opgenomen – en beantwoord – in een aparte Nota van Beantwoording.

Uiteindelijk gaat dat naar de gemeenteraad, en die neemt een besluit om het bestemmingsplan vast te stellen. Dat gebeurt in december 2009.

Bedoeling is dat het bestemmingsplan in werking treedt in februari/maart.

Het volkstuincomplex zit niet in dit bestemmingsplan: daar komt een apart bestemmingsplan voor. De tuinen liggen vlakbij het spoor en ProRail heeft er een gedeelte van nodig. De gemeente is nu in

gesprek met de vereniging om dat op een goede manier op te lossen. Het idee is om een aantal volkstuinen te *verplaatsen*; er komt compensatie voor de vervallen tuinen en ook daar is weer een nieuw bestemmingsplan voor nodig.

Lennard Lindeman laat schetsen zien van hoe het gaat worden: een rij volkstuinen gaat van de zuidkant naar de noordwestkant van het complex. Ze worden door de gemeente landschappelijk ingepast, met groen eromheen.

Een omwonende vraagt hoe groot de oppervlakte van het keerderrein wordt.

Het antwoord is: lengte van ca. 1100 m, spoor zelf wordt 2 m. Totaal dus 2200 m². Daarnaast komt de onderhoudsweg van een paar meter breed, en de bestaande sloot wordt verplaatst.

Vastgesteld wordt dat het geheel vanaf het midden van het bestaande spoor dus ca. 20m breed wordt (extra spoor, onderhoudsweg en nieuwe sloot). Jaap Ton bevestigt dat.

Vragen over de wijzigingen van het tweede bestemmingsplan. Wat zijn de termijnen daarvan?

Lennard Lindeman antwoordt dat het waarschijnlijk wordt meegenomen in het lopende bestemmingsplan van Molenvliet, waar ook de bestaande volkstuinen in zitten. Dat traject is al bezig, en daarom wil de vakgroep daar een uitbreiding aan hangen. De bestemmingsplanprocedure moet nog dit jaar worden opgestart.

De voorzitter van het volkstuincomplex wijst erop dat tuinders denken in *seizoenen*. In het voorjaar moeten ze weer aan de slag. Hij verzoekt de gemeente dringend om daar rekening mee te houden.

Lennard Lindeman antwoordt dat dat bekend is. Uiterlijk maart gaan die tuinen over naar hun nieuwe plek.

De voorzitter vindt dat echt de deadline. Wethouder Wim Groeneweg tilt hier zwaar aan, hij belooft het mee te nemen. Frank stelt er prijs op van de ontwikkelingen op de hoogte gehouden te worden.

Lennard Lindeman geeft nog een aanvulling op de onderzoeken die gedaan zijn. Er is onderzocht of er geen bommen uit de oorlog op deze plek zijn achtergebleven (is niet het geval).

En er is onderzoek naar de flora en fauna uitgevoerd. Dat betekent onderzoek naar aanwezige natuurwaarden, planten en dieren, en wat dit project betekent voor de natuur. Er is onderzocht of er beschermde diersoorten voorkomen. Voor de natuurwaarden die er in dit gebied zijn moet ProRail bij de uitvoering van zijn werkzaamheden maatregelen nemen.

Een ander onderzoek betrof het water, de zgn. waterparagraaf. De bestaande sloot moet verplaatst worden en dat heeft gevolgen voor de waterhuishouding. In samenspraak met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is op papier gezet wat dat betekent.

Er is ook bodemonderzoek uitgevoerd. Er zijn wel stoffen in de grond gevonden, maar geen verontreiniging waardoor die keervoorziening niet mogelijk zou zijn.

Geluidsonderzoek wordt straks door Jan v.d. Brink toegelicht.

Archeologisch onderzoek is ook gedaan, maar dat heeft niets belangrijks aan het licht gebracht.

Volgens Jaap Ton is er ook onderzoek gedaan naar de bodemgesteldheid, en of de bodem het voldoende draagkracht heeft voor een spoorlijn. Er wordt berekend hoeveel zand er nodig is om het te kunnen bouwen. Dat is belangrijk voor de stabiliteit van de bestaande spoorbaan.

P A U Z E

➤ **Gelegenheid tot het stellen van vragen**

Vraagsteller 1

Vraagsteller vraagt of de gemeente heeft gecontroleerd of het argument van de gasleiding voldoende zwaarwegend is om voor de noordkant van het spoor te kiezen. Let wel, er gebeurt in dat gebied heel veel: ook de zuidelijke randweg wordt daar aangelegd.

Losse opmerking: waarom wordt die keervoorziening niet wat meer naar links geschoven? Want dan heeft ProRail dat stukje voor de spoorwegovergang niet nodig en worden de woningen van Vraagsteller en zijn burens, op de Waardsedijk, gespaard.

Verder vraagt hij hoe een onderhoudsweg eruitziet, en of het perse noodzakelijk is om ook die onderhoudsweg ten noorden van de spoorlijn neer te leggen. Soms is zo'n weg niet meer dan een puinpad; het lijkt geen probleem om zo'n pad over de gasleiding heen te leggen.

Tot slot een vraag over het geluid. Vraagsteller wil bij de gemeente neerleggen of zij er rekening mee houden dat het een optelsom van factoren is. ProRail berekent alleen de geluidstoename van de keervoorziening, maar je hebt daar ook te maken met de aanleg van de zuidelijke randweg en de verbreding van de A12. Dat brengt allemaal meer geluid teweeg en dat heeft impact op het woongenot. Spreker wil de gemeente daarop aanspreken en niet ProRail.

Vraagsteller 2

Vraagstellers wonen in het hoekje bij de spoorwegovergang. Dat is het perceel dat het meest in het gedrang komt. De trein rijdt bijna door hun huiskamer heen, en nu krijgen ze nog een trein extra door de achtertuin. Vraagsteller is hierover wel door ProRail benaderd maar de gemeente heeft de bewoners nog geen informatie gegeven. Blijkbaar is de gemeente wel in gesprek met de volkstuinbezitters. Er is wel eens iemand geweest met vragen over de leidingen maar verder niet, terwijl er toch ook over hún grond wordt beslist. Vraagsteller houdt koi-karpers en dat moet allemaal verlegd worden, omdat ProRail die grond nodig heeft. Nu komen er 4 treinen in een uur maar dat worden er 12. Vraagsteller dacht dat ProRail nog een meting ging houden in zijn woning; de treinen rijden zo'n 10 meter voorbij zijn woonkamer, en dat komt nu nog 4 meter dichterbij.

Vraagsteller 3

Vraagsteller heeft een vraag over het geluid. Natuurlijk is er sprake van geluidsoverlast, en hij is benieuwd of ProRail voornemens is om iets te doen in de vorm van groenbeplanting als geluidswerende voorziening.

De tweede vraag betreft het milieu. Een trein die vaak stopt veroorzaakt slijtage aan rails of bovenleiding. Het fijnstof komt allemaal naar de volkstuinen, en spreker maakt zich daar zorgen over. Dan een vraag over de aanvang van de werkzaamheden. ProRail wil ongeveer in maart starten, maar Vraagsteller denkt dat er dan al eerder werkzaamheden worden verricht door onderaannemers. Hij is benieuwd wanneer hij dat kan verwachten. Hij is zelfs al door een onderaannemer benaderd; daar schijnt ProRail niets van af te weten, maar hij is benaderd omdat deze onderaannemer het terrein van de volkstuinvereniging wil gebruiken in verband met het verleggen van persleidingen, in het volkstuincomplex. De vraag luidt nu: hoe zit het met eventuele aansprakelijkheid? Is dat een kwestie van vastleggen met de onderaannemer, of is ProRail aansprakelijk/verantwoordelijk voor de schade die de onderaannemer aanbrengt?

Vraagsteller 4

Op het terrein van de kynologenclub staan trainers de cursisten les te geven. De trainers merken dat er een toename is van geluid- en lichthinder sinds de begroeiing is weggehaald. Een instructeur moet tijdens het passeren van een trein zijn mond houden, want dan is hij niet meer te verstaan. Komt er nog een toename van het aantal treinen, dan zullen de instructeurs vanwege de geluidstoename hun cursisten op het veld niets meer kunnen vertellen.

Vraagsteller 5

Vraagsteller vraagt waarom de bestaande spoorwegovergang wordt opgeknapt. Hij is gevaarlijk, hij is smal en steil voor fietsers. Meer naar het westen ligt een bredere overgang, die logistiek veel meer in de route ligt van de fietsers en auto's.

Vraagsteller 6

Vraagsteller heeft vooral problemen met het geluid. Het aantal treinen verdrievoudigt maar volgens het rapport zou het geluid afnemen. Hoe is dat mogelijk?

Vraagsteller 7

Er wordt een spoorlijn naast gelegd wat meteen ook min of meer een rangeerterrein wordt. Er staan continu treinen. Vraagsteller heeft niets gehoord over de landschappelijke inpasbaarheid. Mag dat zomaar? En hoe zit het 's nachts met verlichting en veiligheid?

Vraagsteller 8

Vraagsteller sluit zich bij de vorige opmerking aan. Ook zij zou het geheel graag meer landschappelijk aangekleed zien, zodat er minder zicht op is. Ook sluit zij zich aan bij de vragen over geluidsoverlast en de metingen die gedaan zijn. Vraagsteller wil verder benadrukken dat er 10.000 mensen wonen in Molenvliet; zij hebben steeds meer last van de A12 (vooral bepaalde gedeelten van de wijk). Dat geluid is de laatste paar jaar enorm toegenomen: de weg is verhoogd en het geluid draagt over en komt ergens neer. Vraagsteller nodigt gemeente en ProRail uit om eens te komen luisteren hoe groot die geluidsoverlast is. Kunnen daar metingen naar gedaan worden? En kan een geluidswal daar een oplossing voor bieden? Want hier is sprake van een stapeleffect.

Wethouder Groeneweg wijst erop dat het vanavond gaat om de keervoorziening; hij is best bereid om op een ander moment over het geluid van de A12 te praten maar dat is nu niet aan de orde.

➤ Beantwoording van de vragen

Wim Groeneweg vat de vragen samen onder enkele thema's. De vragen van vraagsteller 2 kunnen vanavond niet beantwoord worden; dat gebeurt in een bilateraal overleg.

Marielle Frumau van ProRail gaat vooraf in op de opmerking dat de gemeente wel met de volkstuinbezitters in contact is getreden maar niet met de bewoners. Dat is namelijk heel logisch: de volkstuinen zijn eigendom van de gemeente Woerden en daarom is ProRail in gesprek met de gemeente over grondaankoop. De gemeente heeft als verhuurder een verantwoordelijkheid voor de volkstuinen. Het lijkt misschien alsof de gemeente wel opkomt voor de belangen van de volkstuinbezitters en niet voor die van bewoners, maar dat is dus niet het geval.

Het geluid

Jan van de Brink van ProRail geeft een toelichting op hoe geluid en geluidsonderzoek werkt.

Aanwezigen hebben kennis kunnen nemen van dat onderzoek voor de keerspooren. Dat brengt in beeld de vergelijking tussen de situatie zoals die nu is ter plaatse vanwege het huidige treinverkeer, en hoe dat straks in de toekomst na realisatie van de keerspooren er uit gaat zien. Er wordt dan gekeken in de richting van 2020; er wordt een prognose gemaakt van het aantal treinen dat daar in 2020 verwacht mag worden; voor de doorgaande treinen is dat 4 per uur in 2020, en op de keerspooren komen er ook 4 per uur. Heen en weer zijn dat er dus 8; in totaal 12 per uur. Daar wordt dan een getal voor de treinintensiteit aan gehangen.

Er wordt ook gekeken welk materieel ingezet gaat worden. Dat is belangrijk, want tegenwoordig zijn de treinen veel stiller. Materieel van de jaren '60 heeft blokremmen, en die maken vrij veel lawaai, zeker als ze remmen. Recenter materieel heeft schijfremmen, en dat geeft geen extra geluid als ze remmen en ook het rolgeluid is lager. Daarmee is in dit onderzoek rekening gehouden. Wettelijk voorgeschreven is dat er geen discussie is over getallen zoals ze berekend worden. De situatie zoals die in 2005 was wordt dus vergeleken met de situatie zoals die in 2020 zal zijn, en dan is de constatering dat er in dit project sprake is van een afname van het geluidsniveau. Hoe kan dat? Daar zijn meerdere redenen voor.

Ten eerste is het juist dat er meer treinen gaan rijden, in een hogere frequentie, en dus word je inderdaad per uur meerdere keren gehinderd; maar: het zijn wel *stillere* treinen. Het scheelt 7 decibel (nader te noemen dB) ten opzichte van het oude materieel. Aanzienlijk stiller dus. Een doorgaande trein rijdt 80 tot 120 km en remt af, maar de treinen op de keerspooren hebben een lage maximum-snelheid. Er is dus niet meer verstoring van spraakverstaanbaarheid want de treinen op de keerspooren rijden heel langzaam en hebben geen hoge piekgeluiden.

Dan het tweede aspect. De bovenbouw wordt vervangen. Nu liggen er nog houten dwarsliggers op de rails. Dat is vrij lawaaiig voor de bouwconstructie. In de nieuwe situatie worden die dwarsliggers vervangen door betonnen dwarsliggers; dat betekent een geluidsreductie van 2 dB.

Ten derde: er was ook een vraag over cumulatie met wegverkeer. De Wet Geluidhinder is sectoraal van opbouw, die kijkt alleen naar railverkeergeluid in dit geval. ProRail is niet "van de weg"; maar in ieder geval: cumulatie is alleen aan de orde als het geluid *toeneemt* maar bij dit project is er juist *afname* van geluidsniveau. Het leidt dus niet tot een andere aanpak.

Is het zo dat spoor en weg samen 2x zoveel geluid gaan maken? Alleen als je op een punt staat waar hetzelfde drukniveau is.

Wat betreft de volkstuinen nog het volgende. De Wet Geluidhinder geeft ook aan met welke *bestemmingen* rekening gehouden moet worden, en welke *objecten* beschermd moeten worden. Volkstuinen vallen daar helaas niet onder. Die zijn voor de Wet geen object dat beschermd moet worden voor extra geluid dat zou kunnen optreden. Daar is dus geen voorziening voor ingepland. Door de drie genoemde aspecten neemt het geluid af met tussen de 0 en 2 dB; ProRail hoeft ook geen maatregelen te nemen. Geluidssanering is hier geen onderwerp, en daarom hoeven hier geen geluidwerende voorzieningen getroffen te worden voor het keerspoor.

Noordkant of zuidkant / gasleiding

Lennard Lindeman van de gemeente beantwoordt de vraag over dit onderwerp. Als het project aan de zuidkant geplaatst had kunnen worden, dan was daar zeker voor gekozen. Dat had veel problemen gescheeld. Maar die gasleiding is gevaarlijk: je zou daar met een heel grote constructie moeten werken om iets te kunnen doen. Dat wordt dus heel kostbaar.

Ten tweede is er het aspect van het kruisen van het bestaande spoor: als je dan aan de rechterkant uitvoegt hoef je niet nog een keer het spoor over te steken, en dat zou aan de andere kant wél het geval zijn.

Landschappelijke inpassing

Hierover zegt Lennard Lindeman dat er inderdaad straks een trein stil komt te staan in het landschap. Er komt een derde spoor bij, dat verandert niet zo erg, maar wel staan die treinen regelmatig stil. Wel komt een onderhoudsweg naast, en een sloot, waardoor een overgangszone ontstaat tussen het agrarisch gebied en het spoor zelf.

Kan de keervoorziening meer naar links verschoven worden, richting Leiden?

Deze vraag wordt beantwoord door Jaap Ton van ProRail. Het opschuiven zou gevolgen hebben voor de capaciteit, want dan moeten al die treinen over dat kleine stukje spoor heen; dat geeft veel problemen in de dienstregeling. Daarom wil ProRail gelijk rechtdoor daar waar de bestaande sporen van 2 naar 1 gaan.

Onderhoudsweg

Hierover vertelt Jaap Ton dat deze weg niet bedoeld is om er met grote vrachtwagens overheen te rijden: het is niet meer dan een bereikbaarheidsweg. Hij is wel belangrijk, want je moet met een auto bij de sporen en de wissels kunnen komen om daar onderhoud te plegen dan wel in geval van calamiteiten. Als een wissel verder van de openbare weg ligt moet daar een onderhoudsweg voor aangelegd worden. Dat hoeft geen asfaltweg te zijn, maar wel een constructie waar een auto overheen kan, met een keergelegenheid aan het eind. Het zou zelfs begroeid kunnen zijn met gras (met stenen daaronder).

Waarom kan die onderhoudsweg niet over de gasleiding heenlopen: technisch gezien zou het misschien best kunnen. Organisatorisch gezien is er het juridische aspect - vanwege de verschillende eigenaren - maar een van de belangrijkste redenen is om zowel de sloot als het spoor te kunnen onderhouden. Daarom moet de onderhoudsweg er dus *tussen* liggen.

Waarom niet de bestaande spoorwegovergang gebruiken (meer westelijk)?

Dat heeft ook met eigendom te maken, aldus Jaap Ton. Die westelijke overgang wordt opgeheven, anders heb je er last van in je keervoorziening, omdat je technisch nogal wat moet doen om te zorgen dat hij beveiligd is. Want hij ligt midden in de opstelplaats van de treinen.

Cees Vermeulen van de vakgroep RO vult aan dat die weg eerder is gedacht als onderdeel van wegeninfrastructuur van Woerden. Als daar teveel aanvoer komt, kun je vanwege de intensiteit niet meer gelijkvloers kruisen; je moet er onderdoor of eroverheen en dan kom je verkeerd uit bij de A12. Bewoners daar hebben begin jaren negentig een directe verbinding van de Waardsebaan met een westelijke randweg uitgesloten en dat speelt hier dus ook een rol.

Verlichting en veiligheid

Jaap Ton zegt dat het niet de bedoeling is om daar grote schijnwerpers te plaatsen. De treinen staan daar stil, en dan zijn ze leeg. De treinmachinist loopt over een pad weer terug, en dat pad zal loopverlichting krijgen, zodat hij kan instappen in zijn volgende trein. Er is dus bijna geen verlichting.

De planning

Belangrijk is dat deze procedures er zijn en dat bewoners weten wanneer ze formeel inbreng kunnen hebben, liefst op een zo vroeg mogelijk moment waarop je iets mag doen.

Tot en met 24 september kan iedereen zienswijzen over het ontwerp bestemmingsplan bij de gemeente indienen.

Verder zijn belangrijke momenten de vaststelling van het bestemmingsplan en het moment waarop ProRail beschikt over de gronden. Ook moeten enkele leidingen verlegd moeten worden; als je zand wilt gaan aanleggen en er liggen nog leidingen moet je die leidingen eerst verleggen.

Praktisch gezien wil ProRail na de zomer van 2010 beginnen met het zandwerk.

Aansprakelijkheid/planschade

Marielle Frumau van ProRail wijst erop dat er verschillende *soorten* aansprakelijkheid zijn.

Bouwschade is wat er gebeurt als iemand aan het werk gaat en daarbij schade aanricht. ProRail neemt voor dit werk een aannemer in de arm en zal daar goede afspraken over maken, in eerste instantie dat er een nul-opname wordt gedaan. Daarin wordt de huidige situatie vastgelegd, en dat geeft voor beide partijen een bepaalde rechtszekerheid. Bewoners kunnen eventuele schadegevallen melden via een bepaald formulier, dat door ProRail dan weer wordt doorgeleid naar de aannemer.

Verder bestaat er ook planschade en nadeelcompensatie. Als omwonenden vinden dat zij door deze plannen in een nadelige positie zijn terechtgekomen kunnen zij hun verzoeken richten aan ProRail;

dat kan pas als het plan onherroepelijk is. ProRail zal het dan in behandeling nemen en betrokkene informeren.

Lennard Lindeman vult aan dat er ook een planschade is vanuit het bestemmingsplan, d.w.z. als het bestemmingsplan is vastgesteld en bewoners vinden dat zij daardoor schade lijden, dan kunnen zij daarvoor planschade indienen bij de gemeente. Om een aanvraag in behandeling te kunnen laten nemen moet men een drempelbedrag van € 300,-- betalen. Bij toekenning van planschade betaalt de gemeente dit bedrag terug.

Milieu

Over het algemeen is over het milieu iets opgenomen in het bestemmingsplan, ook over fijnstof en over kopervijlsel.

Suzanne Boers van ProRail wijst erop dat de keervoorziening niet is bedoeld om goederentreinen te laten rijden; juist goederentreinen zijn de veroorzakers van fijnstofproblemen.

Vraagsteller vraagt of er dus nimmer sprake zal zijn van fijnstof als gevolg van het feit dat de frequentie van de treinen wordt verhoogd c.q. remmende treinen, en Suzanne antwoordt dat fijnstof alleen een gevolg kan zijn van *diesel*treinen, want elektrische treinen hebben geen uitstoot.

Voor de zekerheid vraagt Lennard Lindeman wat de heer Van der Noord precies bedoelt.

Hij bedoelt datgene wat vrijkomt door slijtage van bovenleiding en rails (door remmende treinen).

Soms levert ProRail een potje met speciaal schoonmaakmiddel aan voor het schoonmaken van auto's die in de nabijheid van rails geparkeerd staan.

Suzanne Boers concludeert dat het dan om koperafzetting gaat. Daar is in het bestemmingsplan iets over opgenomen. Er is onderzoek gedaan naar bestaande spoorsloten, en er blijkt geen sprake te zijn van overschrijding van bepaalde grenswaarden die gelden voor koperafzetting.

Vraagsteller heeft in de media gelezen dat er wél sprake is van een toename.

Een omwonende is het met vraagsteller eens. De ramen van zijn woningen zijn net schuurpapier. Zijn auto, die buiten staat, roest uit zichzelf. Hij denkt dus dat er wel degelijk sprake is van koperafzetting.

Tweede vragenronde

Vraagsteller 1

Vraagsteller wijst erop dat er al veel veranderd is. Vroeger zag hij vanuit zijn huiskamer in de avonden de lichten van de A12 maar heel kort opflitsen, maar nu er zoveel bomen zijn gekapt ziet hij ze wel tot aan Nieuwerbrug gaan. Het lijkt hem dan ook afschuwelijk als er straks in het donker treinen tot stilstand komen die daar een hele nacht blijven staan. Kan ProRail garanderen dat het echt alleen een keervoorziening is?

Marielle Frumau antwoordt dat daar geen mogelijkheid is om te parkeren; de machinist kan niet op die plek in zijn auto stappen, hij moet "met de trein naar huis". Er wordt op die plek geen faciliteit gemaakt zodat die trein daar de hele nacht kan blijven staan. Tijdens het keren blijven de lichten van de trein aan maar de loopverlichting voor de machinisten kan zo gemaakt worden dat in de tijd, dat er geen treinen rijden, de lampjes uit zijn ('s nachts).

Er wordt gevraagd of de trein zelf niet voldoende licht geeft voor de machinisten. Het pad loopt toch naast de trein?

Volgens Marielle Frumau willen de machinisten graag lampjes die laag bij de grond staan en op het voetpad schijnen. Jaap Ton voegt daaraan toe dat de trein behoorlijk hoog ligt en dat de verlichting vanuit de trein dus niet op het pad schijnt. Daarom wordt die loopverlichting aangelegd.

Hugo Graas vreest toch dat die verlichting niet kan worden tegengehouden met een paar boompjes. Ook wil hij de gemeente erop aanspreken dat zij zich er niet zo makkelijk vanaf moet maken om alleen maar over de keervoorziening te willen praten vanavond. Geluidsvoorziening van A12 en randweg moet je als gemeente meenemen in het totaalplan. Dat kun je niet los van elkaar zien.

Wethouder Groeneweg benadrukt dat het erom gaat om helder over de onderdelen te communiceren. Tijdens de avonden over de randwegen en de A12 is ook veel informatie doorgegeven. Het is goed dat er een cumulatief verband wordt gesignaleerd maar vanavond gaat het over de keervoorziening. Het is niet zo dat de gemeente zich er vanaf wil maken.

Vraagsteller vraagt hierop of de gemeente wel akkoord gaat met het rapport van Movares, dat is uitgevoerd in opdracht van ProRail. Movares hoorde eerst "bij de NS". Er zou een tegenrapport gemaakt moeten worden, maar een gewone burger kan dat niet doen.

Lennard Lindeman wijst op het werk van de Milieudienst. De gemeente heeft een eigen milieudienst, en zij hebben dat rapport beoordeeld en gecontroleerd. Zij hebben het goedgekeurd dus wat de gemeente betreft is het akkoord.

Vraagsteller zou toch graag zien dat er nóg een keer gemeten wordt.

Vervolgens komt hij terug op de onderhoudsweg. Het is voor hem frustrerend om te horen dat deze perse aan de noordkant moet komen. Het argument is dat er ook onderhoud aan de sloten moet gebeuren, maar er ligt in de omgeving toch *nergens* een onderhoudsweg voor een sloot? Dat is dus een zwak argument. En als het alleen gaat om het onderhouden van de wissels ziet hij niet in waarom de weg niet aan de andere kant kan liggen. Daar is namelijk heel veel ruimte dus daar is het geen enkel probleem. Vraagsteller is van mening dat het belang van het woongenot van omwonenden serieus in de overwegingen meegenomen moet worden.

Ook heeft hij nog een andere opmerking. ProRail wil aan het eind van die onderhoudsweg het keren van een onderhoudsbusje ook nog mogelijk maken. Maar iedere redelijke chauffeur kan dat stukje toch wel achteruitrijden? Graag even opnieuw bekijken.

Jaap Ton zegt hierover dat het gaat om een stuk van bijna een kilometer, maar dat stuk bedoelt Hugo niet: hij bedoelt dat kleine stukje met die drie woningen. Jaap Ton merkt op dat daar vooralsnog een keerplaats voor onderhoudsvoertuigen zit, bij die meer westelijke spoorwegovergang.

En waarom moet de onderhoudsweg naar de noordkant: dat heeft ook met veiligheid te maken. Er is een reglement voor veiligheid voor onderhoud aan het spoor, en het is een keerspoor; als de onderhoudsweg aan de noordkant ligt hoeven werknemers niet doorgaande sporen over te steken om bij een wissel te komen. Dat moet wél als de onderhoudsweg aan de zuidkant gelegd zou worden. Vraagsteller constateert dat dat een kwestie is van belangenafweging, maar voor Jaap Ton is het wel een argument.

Vraagsteller 2

Er zijn veel zorgen over het geluid, zo constateert vraagsteller. Er zijn metingen die zeggen dat er een afname is, maar de *frequentie* neemt toe, d.w.z. het aantal malen per uur dat er geluidsbelasting optreedt. Is onderzocht wat de kosten zijn van een geluidswerende voorziening? ProRail mag dat dan niet verplicht zijn maar misschien ontstaat door zo'n actie meer draagvlak. Of neemt het teveel ruimte in beslag voor bewoners?

Jan van de Brink beantwoordt deze vraag. In het rapport staat dat er een *afname* is van het geluidsniveau. Dat is gebaseerd op berekeningen en op een kijkje naar de toekomst. Het aantal malen dat er een trein passeert zal inderdaad toenemen, dus het aantal malen dat er verstoring plaatsvindt door een trein neemt ook toe. Maar de wettelijke systematiek is zo dat er wordt gekeken naar een gemiddeld geluidsniveau; en dat *neemt af*. ProRail hoeft dus geen maatregelen te nemen, en daarom is ook niet onderzocht hoeveel een geluidsscherm kost. Het plaatsen van een geluidsscherm in deze situatie zou precedenten scheppen voor alle andere sporen in Nederland.

Wim Groeneweg vindt dat het nu vooral gaat om Woerden, en de keervoorziening hier; kan ProRail daar niet wat toeschietelijker in zijn?

Jan van de Brink wijst erop dat ProRail te maken heeft met een opdrachtgever, het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. En die heeft weer met een begroting te maken. Er is een bepaald budget beschikbaar, en daarin is geen ruimte voor dit soort extra voorzieningen.

Vraagsteller 3

Vraagsteller komt terug op de koperafzetting. Het verbaast hem dat er geen sprake is van een verhoogd risico als de frequentie van de trein wordt opgevoerd. Hij neemt het voor kennisgeving aan. Hij is benieuwd naar het onderzoek maar komt daar op een ander moment op terug.

Vraagsteller 4

Ook deze vraagsteller vraagt zich af waarom de onderhoudsbusjes niet achteruit kunnen rijden. Dat scheelt voor hem grond, die hij nu kwijtraakt (dat betreft dat kleine stukje voorbij de Waardsedijk).

Jaap Ton belooft met de betreffende afdelingen van ProRail te overleggen (o.a. de beheerder) om te zien of er aanpassing mogelijk is.

Voor dat laatste, lange stuk geldt in ieder geval dat je niet een kilometer achteruit kunt rijden.

Vraagsteller 5

Vraagsteller vindt dat er wat eenvoudig gedacht wordt over de landschappelijke inpasbaarheid.

Als daar een bouwwerk zou komen wat op een trein zou *lijken*, dan moest er iets aan gedaan worden. Maar nu staan er langere tijd treinen in het landschap stil en hoeft dat nauwelijks landschappelijk ingepast te worden. Dat is wel wat vreemd.

Vraagsteller 6

Vraagsteller hamert vooral op de veiligheid bij de spoorwegovergang. Het is nu al een ingewikkelde overgang: veel te smal voor al het verkeer, en er gaan ook stromen scholieren op de fiets overheen.

Je kunt elkaar als automobilisten daar niet passeren, er staan vaak files voor de overgang. Hoe moet dat dan als er nog veel meer treinen overheen gaan? Bovendien is het daar erg gevaarlijk: omdat de overgang verhoogd ligt kun je niet zien wat er aan de andere kant aankomt.

Jaap Ton bevestigt dat de overgang in de toekomst vaker dicht zal zijn. Maar omdat er een spoor bijkomt wordt er iets aan de overgang gedaan. Het zien van de overkant van de spoorlijn wordt door dit project in ieder geval verbeterd want hij wordt beter aangelegd: in het plan zit namelijk dat er damwanden langs die weg komen, om zo verbreding mogelijk te maken.

Vraagsteller dringt erop aan om dit punt toch goed mee te nemen in de overwegingen. Jaap Ton belooft het. Hij zal nagaan hoe het in het plan zit, en of er voldoende rekening is gehouden met de veiligheid. Hij komt daar nog op terug.

Wethouder Wim Groeneweg sluit zich bij de zorgen van mevrouw. Ook hij wil hier graag een afdoende antwoord op.

Beantwoording Jaap Ton, ingevoegd in verslag

De overweg Waardsedijk is beveiligd met overwegbomen, voor een gelijkvloerse overweg is dat de best mogelijke overwegbeveiliging. Door verkeerskundige aanpassing van de overweg (verbreding van de bevoering en aanpassing van de zichtlijnen) wordt de overweg overzichtelijker en veiliger. In 2002 is een onderzoek gedaan naar de veiligheid van alle overwegen in project Vleugel. Afspraak met de minister is dat deze overweg kan blijven bestaan en dat het gebruik bij aanleg van project BRAVO (westelijke randweg) zal afnemen.

Vraagsteller 7

Vraagsteller woont op Barwoutswaarder. Hij vraagt hoe breed de werkstrook wordt waar het spoor op komt te liggen, dus het hele werk inclusief de sloot.

Jaap Ton antwoordt dat het een meter of 20 wordt: van de bestaande spoorweg tot de grens die nu op de plannen getekend staat (exacte maten staan op de plantekeningen).

Vraagsteller vraagt of het bestemmingsplan dan niet eerst gewijzigd moet worden, waarop wethouder Groeneweg antwoordt dat daar op dit moment aan wordt gewerkt. Het ligt op dit moment nog ter inzage (voor de keurvoorziening).

Vraagsteller stelt vast dat er dus nog meer asfalt bijkomt. Hij heeft een koopakte bij zich uit achttienhonderdzoveel (1887). Hoe zit het met die onderhoudsweg? Want ProRail heeft daar eigendommen zat liggen, ze hoeven daartussen helemaal geen weg tussen neer te leggen. Vervolgens vraagt de heer Kromwijk wie eigenlijk de eigenaar van ProRail is; ze gooien alle hekken van de boeren om en vragen of zeggen niets. Dat is toch wel hondsbrutaal.

Over de onderhoudsweg zegt Jaap Ton dat die puur wordt aangelegd voor de bereikbaarheid van de wissels.

Vervolgens merkt Marielle Frumau op dat het Ministerie van Verkeer & Waterstaat voor honderd procent aandeelhouder van ProRail is. Als de situatie van die hekken nog niet is opgelost zal Marielle Frumau er nog eens achteraan gaan. In principe zijn de hekken rond het spoor van ProRail; als er hekken van andere eigenaren zijn weggehaald zonder overleg is dat inderdaad brutaal. Marielle Frumau hoort na de vergadering graag de details, dan zal ze navraag doen.

Vraagsteller 8

Vraagsteller is de buurman van de heer Kromwijk. Hij kan het verhaal van de hekken bevestigen. Zelf heeft hij ook een vraag, namelijk of de keurvoorziening niet 30m korter kan. Nu wordt er een heel rare punt uit zijn land gehaald, maar als het project 30m korter is stopt het precies bij zijn perceel.

Jaap Ton antwoordt dat er bepaalde maten zijn van treinlengtes en meters die nodig zijn voor stopafstanden, waar ProRail rekening mee moet houden. Hij gaat ervan uit dat het niet korter kan.

Wim Groeneweg wijst erop dat er nog steeds zienswijzen kunnen worden ingediend.

Vraagsteller 9

Vraagsteller vraagt om een tekening van het plan.

De tekeningen staan op internet, maar Lennard Lindeman zal voor belangstellenden een kopie maken.

De wethouder constateert dat er geen vragen meer zijn en sluit de bijeenkomst.

Sluiting, om 22.00 uur.

.-.-.-.

BIJLAGE II Publicatie Ontwerp bestemmingsplan

Publicatie 13 augustus 2009

Woerdense courant

Donderdag 13 augustus 2009

mers) - het slopen van woningkozijnen, dakpakketten, asbest kit, asbest vloerzell en betonplaat (verzonden 14 juli 2009)

Voor indienen bezwaren zie kader.

Monumentenvergunning

Woerden

- *Stationsplein-Noord 6* - het plaatsen van een dynamisch Informatiemiddel over treinvertrektijden (verzonden 7 augustus 2009)

Voor indienen bezwaren zie kader.

Ruimtelijke Ordening Bekendmakingen

Ontwerp-Bestemmingsplan Keervoorziening Molenvliet

Burgemeester en wethouders van Woerden maken, ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, bekend dat met *ingang van vrijdag 14 augustus 2009*, gedurende zes weken, ter inzage ligt het ontwerp bestemmingsplan Keervoorziening Molenvliet. Deze bekendmaking omvat tevens de kennisgeving als bedoeld in artikel 1.3.1. Besluit ruimtelijke ordening.

Voor Randstadspoor lightrail (RSS), het sternet rond Utrecht, dient ter hoogte van de wijk Molenvliet een dubbele keervoorziening te worden aangelegd. Langs het enkelspoor Woerden - Bodegraven komt een zogenaamd keerspoor met vijf wissels tussen de kilometers 1.136 en 2.260. Het bestemmingsplan omvat de gronden die nodig zijn voor de keervoorziening.

Het bestemmingsplan biedt een juridisch planologische basis om de keervoorziening te realiseren.

Het ontwerpbestemmingsplan met de bijbehorende stukken liggen vanaf *14 augustus tot en met 24 september 2009* voor een ieder ter inzage in de koepel van het stadhuis, Blekerijlaan 14 te Woerden. De openingstij-



den van het stadhuis zijn ma 8.30 - 19.30, di t/m do 8.30 - 16.30, vrij 8.30 - 12.30 u. Het ontwerpbestemmingsplan en de stukken zijn ook digitaal raadpleegbaar op internet via www.woerden.nl, onder wonen en leven, bouwen en wonen, bestemmingsplannen [/default/bouwenenwonen/bestemmingsplannen/bestemmingsplannenInvoorbereiding/id_5348543].

Tot en met donderdag 24 september 2009 kan een ieder tegen het ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplan schriftelijk of mondeling een zienswijze naar voren brengen. Schriftelijke zienswijzen dienen te worden gericht aan de gemeenteraad van Woerden, Postbus 45, 3440 AA te Woerden. Voor het indienen van mondelinge zienswijzen en voor informatie kunt u zich wenden tot de heer L. Lindeman op werkdagen (ma t/m vrij) tussen 9.00 en 12.00.

Per telefoon: 0348- 428642 of per e-mail: Lindeman.l@woerden.nl.

Informatieavond: In het stadhuis van Woerden is er op *maandagavond 7 september 2009 vanaf 20:00 uur* een gezamenlijke informatiebijeenkomst van de gemeente Woerden en Prorail. Op deze avond wordt voor met name betrokkenen en omwonenden informatie verstrekt en kunnen vragen worden gesteld over o.a. het bestemmingsplan, uitvoering, tijdelijke werkplaats, de planning en de grondvererving.

Woerden, 13 augustus 2009

Burgemeester en wethouders van Woerden
W.G. Groeneweg, loco-burgemeester
A.G.J. Kwakkemaat, secretaris

BIJLAGE III Verkeerstellingen Waardsedijk

Elektronische verkeerstellingen Woerden

Telpunt 15: Waardsedijk

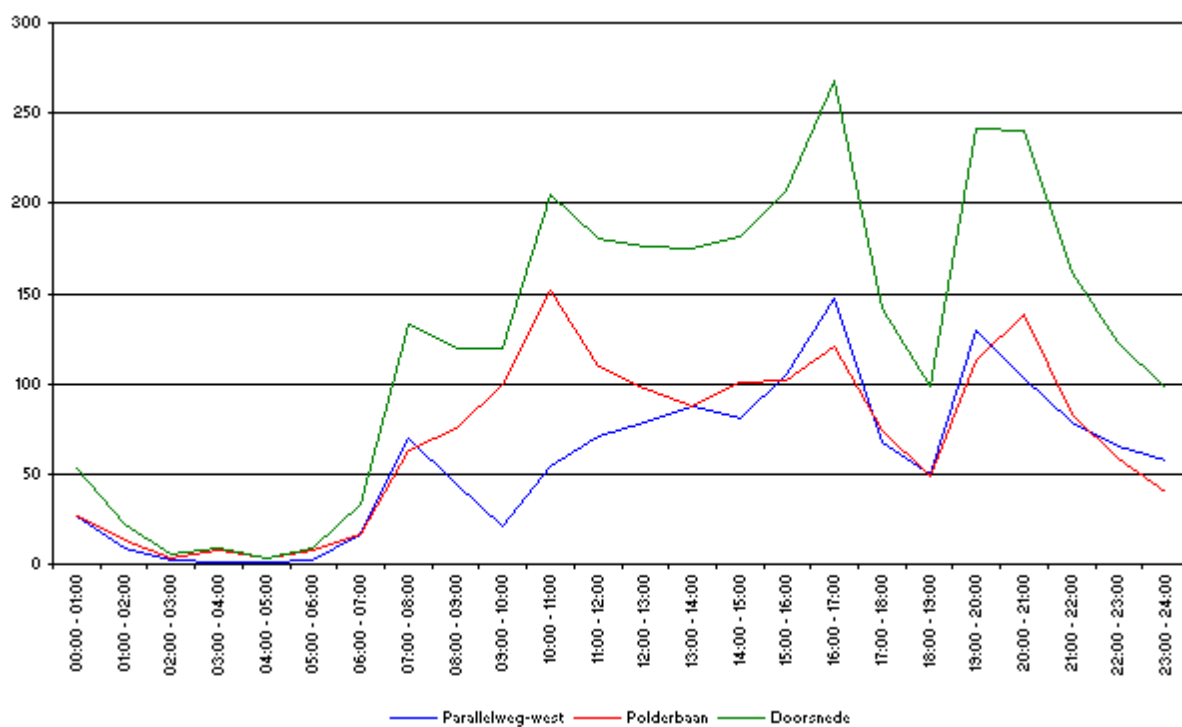
26-9-2006 t/m 2-10-2006

Samenvatting

	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Dagperiode								
Etmaal (0-24 uur)	3006	100%	2836	100%	3072	100%	1750	100%
Dag (7-19 uur)	2006	67%	1931	68%	2341	76%	1145	65%
Avond (19-23 uur)	767	26%	665	23%	479	16%	343	20%
Nacht (23-7 uur)	233	8%	240	8%	252	8%	262	15%
Ochtendspits (7-9 uur)	253	8%	194	7%	74	2%	24	1%
Avondspits (16-18 uur)	410	14%	392	14%	420	14%	277	16%
Richting								
Parallelweg-west	1367	45%	1284	45%	1360	44%	793	45%
Polderbaan	1639	55%	1552	55%	1712	56%	957	55%
Categorie								
Licht verkeer	2841	95%	2700	95%	2959	96%	1736	99%
Middel-zwaar verkeer	121	4%	99	4%	82	3%	11	1%
Zwaar verkeer	45	1%	37	1%	31	1%	3	0%

Intensiteitenverloop werkdag

Totaal motorvoertuigen



Elektronische verkeerstellingen Woerden

Telpunt 16: Zegveldse Uitweg

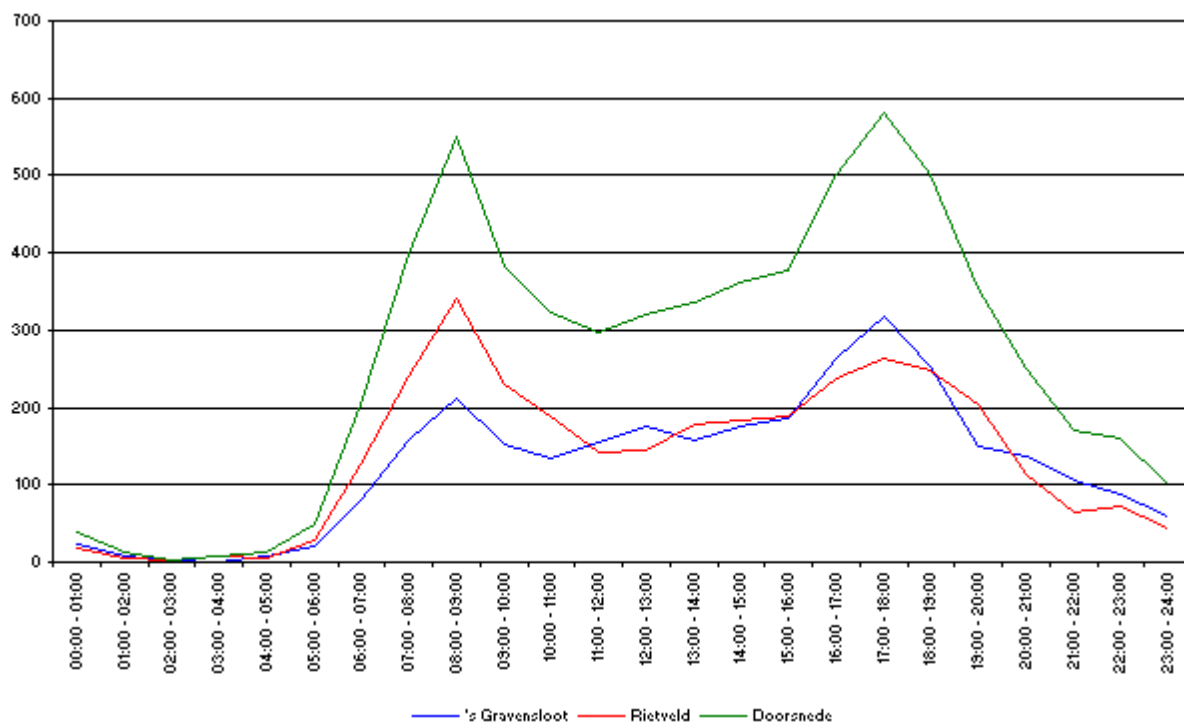
26-9-2006 t/m 2-10-2006

Samenvatting

	Werkdag		Weekdag		Zaterdag		Zondag	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Dagperiode								
Etmaal (0-24 uur)	6293	100%	5717	100%	5625	100%	2932	100%
Dag (7-19 uur)	4927	78%	4464	78%	4493	80%	2124	72%
Avond (19-23 uur)	934	15%	852	15%	766	14%	527	18%
Nacht (23-7 uur)	432	7%	401	7%	366	7%	281	10%
Ochtendspits (7-9 uur)	950	15%	730	13%	306	5%	56	2%
Avondspits (16-18 uur)	1080	17%	962	17%	869	15%	460	16%
Richting								
's Gravensloot	3018	48%	2750	48%	2723	48%	1435	49%
Rietveld	3275	52%	2968	52%	2902	52%	1497	51%
Categorie								
Licht verkeer	5093	81%	4675	82%	4661	83%	2597	89%
Middel-zwaar verkeer	883	14%	777	14%	739	13%	282	10%
Zwaar verkeer	317	5%	266	5%	225	4%	53	2%

Intensiteitenverloop werkdag

Totaal motorvoertuigen



Elektronische verkeerstellingen Woerden

Telpunt 15: Waardsedijk

26-9-2006 t/m 2-10-2006

Werkdag - Uurverloop per richting en categorie

	Parallelweg-west				Polderbaan				Doorsnede			
	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot	L	M	Z	Tot
Uren												
00:00 - 01:00	26	0	0	26	26	0	0	27	53	0	0	53
01:00 - 02:00	9	0	0	9	13	0	0	13	22	0	0	23
02:00 - 03:00	2	0	0	2	4	0	0	4	5	0	0	5
03:00 - 04:00	1	0	0	1	6	1	1	7	7	1	1	8
04:00 - 05:00	0	0	0	1	3	0	0	3	3	0	0	4
05:00 - 06:00	2	0	0	2	7	0	0	7	9	0	0	9
06:00 - 07:00	15	2	0	17	17	0	0	17	31	2	0	34
07:00 - 08:00	65	3	1	70	57	5	1	63	122	8	2	133
08:00 - 09:00	40	3	2	44	71	4	1	76	111	6	3	120
09:00 - 10:00	17	1	3	21	95	3	2	99	112	4	5	120
10:00 - 11:00	49	4	2	54	147	3	1	151	195	7	3	205
11:00 - 12:00	64	4	3	71	102	6	2	110	165	11	5	181
12:00 - 13:00	75	2	2	79	91	3	2	97	167	5	4	176
13:00 - 14:00	80	5	3	88	82	4	2	87	162	9	4	175
14:00 - 15:00	75	4	3	81	93	6	2	101	167	10	5	182
15:00 - 16:00	98	5	2	105	97	5	0	102	196	10	2	207
16:00 - 17:00	136	8	4	147	117	3	1	121	252	11	4	268
17:00 - 18:00	64	3	1	67	69	5	1	75	133	7	1	142
18:00 - 19:00	46	3	0	50	47	1	0	49	93	4	1	98
19:00 - 20:00	126	3	0	129	111	2	0	113	236	5	0	242
20:00 - 21:00	99	3	0	102	133	4	1	138	231	7	2	240
21:00 - 22:00	73	4	1	79	79	3	1	83	153	7	2	162
22:00 - 23:00	62	3	0	65	57	1	0	58	119	4	0	123
23:00 - 24:00	56	1	1	57	39	1	0	40	95	1	1	98
Totalen									0	0	0	0
00:00 - 24:00	1280	60	27	1367	1561	61	18	1639	2841	121	45	3006
07:00 - 19:00	809	44	24	876	1066	48	15	1129	1875	92	39	2006
19:00 - 23:00	360	14	2	375	379	10	2	392	739	24	4	767
23:00 - 07:00	112	2	1	115	115	2	1	118	227	5	2	233
07:00 - 09:00	105	6	3	114	127	9	2	138	233	15	5	253
16:00 - 18:00	200	11	4	214	186	8	1	195	385	19	6	410

Dag-uur tabel

	di 26-9	wo 27-9	do 28-9	vr 29-9	za 30-9	zo 1-10	ma 2-10
Uren							
00:00 - 01:00	44	56	66	64	71	64	35
01:00 - 02:00	13	27	24	32	47	45	17
02:00 - 03:00	3	2	7	14	21	33	1
03:00 - 04:00	2	3	0	4	15	16	33
04:00 - 05:00	2	2	3	7	4	11	4
05:00 - 06:00	5	5	5	6	7	32	25
06:00 - 07:00	30	37	34	33	10	6	34
07:00 - 08:00	147	138	138	115	24	10	125
08:00 - 09:00	121	112	129	102	50	14	136
09:00 - 10:00	104	112	127	105	105	24	152
10:00 - 11:00	216	204	197	220	205	62	189
11:00 - 12:00	176	215	184	168	272	111	160
12:00 - 13:00	164	193	157	182	267	103	184
13:00 - 14:00	184	194	161	175	263	130	159
14:00 - 15:00	167	192	188	205	252	131	157
15:00 - 16:00	188	206	206	259	272	132	177
16:00 - 17:00	235	238	313	310	220	143	244
17:00 - 18:00	125	166	149	145	200	134	123
18:00 - 19:00	85	109	116	105	211	151	76
19:00 - 20:00	242	261	242	258	159	106	206
20:00 - 21:00	218	246	211	300	133	81	227
21:00 - 22:00	136	151	130	212	124	92	179
22:00 - 23:00	123	98	84	187	63	64	124
23:00 - 24:00	115	87	103	107	77	55	76
Totalen							
00:00 - 24:00	2845	3054	2974	3315	3072	1750	2843
07:00 - 19:00	1912	2079	2065	2091	2341	1145	1882
19:00 - 23:00	719	756	667	957	479	343	736
23:00 - 07:00	214	219	242	267	252	262	225
07:00 - 09:00	268	250	267	217	74	24	261
16:00 - 18:00	360	404	462	455	420	277	367