

OVERLEG

Ingekomen overlegreacties

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg naar diverse instanties gestuurd. Van de volgende instanties is een reactie ontvangen:

1. 4 januari 2011 Recreatie Midden-Nederland
2. 11 januari 2011 Stedin
3. 21 januari 2011 Kamer van Koophandel
4. 25 januari 2011 Commissie voor Monumenten en Cultuurlandschap
5. 25 januari 2011 Gasunie
6. 26 januari 2011 VROM-Inspectie
7. 26 januari 2011 Provincie Utrecht
8. 28 januari 2011 Programmabureau Stad en Land Utrecht
9. 14 februari 2011 Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
10. 15 maart 2011 Commissie voor Monumenten en Cultuurlandschap

1. Recreatie Midden-Nederland

Reactie

Aangegeven wordt dat er geen opmerkingen zijn, omdat het geen bijzondere relatie heeft met een recreatievoorziening.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

2. Stedin

Reactie

- a) Aangegeven wordt dat in het plangebied twee elektriciteitsnetten liggen, te weten een LS-Net en een MS-net. Deze moeten mogelijk worden omgelegd.
- b) Langs de Utrechtsestraatweg ligt een gasleiding welke mogelijk moet worden omgelegd.

Beantwoording

- a) Uitsluitend planologisch relevante leidingen (hoogspanningskabels) worden met een dubbelbestemming in het bestemmingsplan opgenomen. In de toelichting zal aangegeven worden dat in het plangebied elektriciteitskabels aanwezig zijn en dat bij de uitvoering van het plan hier rekening mee moet worden gehouden.
- b) Uitsluitend planologisch relevante leidingen worden met een dubbelbestemming op de verbeelding opgenomen. In de toelichting zal aandacht worden besteed aan de ligging van de leiding in het plangebied. Bij de uitvoering van het plan zal rekening moeten worden gehouden met de ligging van de leidingen.

3. Kamer van Koophandel

Reactie

Aangegeven wordt dat er geen opmerkingen zijn.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

4. Commissie voor Monumenten en Cultuurlandschap

Reactie

Bezwaar wordt gemaakt tegen het niet meenemen van de waarde van het cultuurhistorisch waardevolle slagenlandschap in de tracékeuze. Het gekozen tracé verbreekt de kavelstructuur en heeft negatieve gevolgen voor de cultuurhistorische waarde. Verzocht wordt alsnog een onderzoek uit te voeren naar de landschappelijke inpassing van de weg.

Beantwoording

In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt de navolgende nadere onderbouwing van de tracékeuze opgenomen. Deze nadere onderbouwing is een samenvatting van de Tracénota, welke als bijlage bij het bestemmingsplan wordt gevoegd.

Gelet op een veilige en efficiënte afwikkeling van het verkeer is ervoor gekozen om de weg aan te sluiten op de kruising tussen de verbindingsweg met de Veldhuizerweg en de toegangsweg van de carpoolplaats. Voor wat betreft de noordelijke aansluiting van de weg op de N198 zijn een drietal varianten onderzocht. Deze zijn beschreven in het document “Variantenafweging Oostelijke randweg Harmelen (A12BRAVO project 8)” van 16 juni 2008. Dit document is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

De eerste variant met de meest rechte verbinding tussen de N198 en het kruispunt bij de carpoolplaats viel af, omdat realisatie daarvan de aankoop en sloop van een woning en, ten opzichte van de andere varianten, een licht hogere geluidsbelasting voor de omwonenden zou betekenen.

De tweede variant, met de meest westelijke aansluiting op de N198, zou weliswaar niet de aankoop en sloop van woningen met zich meebrengen, maar resulteerde in een weg die met een forse slinger dwars door de kavelstructuur zou komen te liggen. De doorsnijding van het forse aantal percelen is niet alleen vanuit landschappelijk oogpunt ongewenst, maar zou ook leiden tot een aanzienlijk verminderde bruikbaarheid van de desbetreffende (agrarische) percelen. Daarnaast zou het bochtige tracé leiden tot meer grondaankopen en hogere realisatie- en onderhoudskosten.

De derde variant, met de meest oostelijke aansluiting op de N198, heeft niet tot gevolg dat woningen aangekocht of gesloopt hoeven te worden. Wel is deze variant minder dan de eerste variant afgestemd op de kavelstructuur, maar de kavelstructuur wordt meer gevolgd dan in de tweede variant. Ook doorsnijdt de derde variant minder percelen en (daardoor) minder agrarische bedrijven met minder grondaankoopkosten tot gevolg. Het ten opzichte van de tweede variant kortere wegvak leidt tot lagere realisatie- en onderhoudskosten. Een nadeel van deze variant is wel het ontbreken van een lichte afname van geluid, zoals deze zich wel voordoet bij de tweede variant.

Er is gekozen voor de derde variant omdat deze variant een relatief geringe inbreuk op de bestaande kavelstructuur vormt, de aankoop en sloop van een woning en vervanging daarvan voorkomt en een relatief gering aantal percelen doorsnijdt. Dit ondanks de, ten opzichte van de tweede variant, licht hogere geluidsbelasting op omliggende woningen.

5. Gasunie

Reactie

- a) Verzocht wordt de in het plangebied gelegen regionale aardgastransportleiding op de verbeelding op te nemen met een belemmeringsstrook van 4 meter breed ter weerszijde van de leiding.
- b) Verzocht wordt in de regels een dubbelbestemming op te nemen en de toelichting aan te vullen conform het tekstvoorstel in de reactie.
- c) Aangegeven wordt dat voor de verantwoording van het groepsrisico een berekening moet worden uitgevoerd naar de veiligheidsrisico's.

Beantwoording

- a) De gasleiding zal conform de meegestuurde tekening op de verbeelding met een dubbelbestemming worden opgenomen.
- b) In de regels zal de dubbelbestemming worden toegevoegd en de toelichting worden aangevuld met de gegevens van de leiding.
- c) Het bestemmingsplan betreft de aanleg van een weg. Hiermee neemt de het groepsrisico niet toe. Tevens zijn in het plangebied en binnen de invloedzone geen gevoelige functies aanwezig. Het is dan ook niet nodig een berekening in het kader van de verantwoording groepsrisico uit te voeren. Hierover heeft op 4 april 2011 telefonisch overleg plaatsgevonden met de heer Van der Ham van de Gasunie waarin hij heeft bevestigd dat het uitvoeren van een berekening niet nodig is.

6. VROM-Inspectie

Reactie

Aangegeven wordt dat het bestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

7. Provincie Utrecht

Reactie

- a) Aangegeven wordt dat het bestemmingsplan niet strijdig is met de provinciale belangen zoals opgenomen in de map 'Ruimtelijk beleid en regelgeving Provincie Utrecht 2009'.
- b) Opgemerkt wordt dat in de toelichting geen betekenis wordt gegeven aan de ligging van het plangebied in het Nationaal Landschap het Groene Hart. Ook de landschappelijke kwaliteiten van het gebied worden onvoldoende beschreven alsmede de landschappelijke inpasbaarheid van de weg in relatie tot de ligging in het Nationaal Landschap het Groene Hart.
- c) Opgemerkt wordt dat het niet duidelijk is of de benodigde civieltechnische- en graafwerkzaamheden die buiten het plangebied vallen, geregeld zijn binnen het aangrenzende bestemmingsplan of dat het plangebied moet worden herbegrensd teneinde het juridisch planologisch kader ten behoeve van deze werkzaamheden veilig te stellen.

Beantwoording

- a) De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
- b) De noordelijk gelegen open polders in de gemeente Woerden vormen een belangrijk onderdeel van de centraal gelegen Grote Groene Harteenheid, het gebied De Venen. Het betreft een van de drie Grote Groene Harteenheden. Zowel aan de noordzijde, de westzijde en de oostzijdegrenst het buitengebied van Woerden aan andere delen van dit open gebied. Hierdoor is sprake van een markante en soms eindeloos lijkende openheid. De randweg wordt in het zuidelijk deel van het buitengebied van de gemeente Woerden gerealiseerd. Dit deel heeft ten opzichte van de andere delen een minder grote landschappelijke kwaliteit. Voor de noordelijke aansluiting van de weg op de N198 zijn een drietal varianten onderzocht waarbij de doorsnijding van de kenmerkende kavelstructuur in het Groene Hart is betrokken. Daarbij is gekozen voor de derde variant, omdat deze variant niet tot gevolg heeft dat woningen aangekocht of gesloopt hoeven te worden. Wel is deze variant minder afgestemd op de kavelstructuur dan de eerste variant, maar de kavelstructuur wordt meer gevolgd dan in de tweede variant.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aan de hand van de opgestelde Tracénota en het document “Variantenafweging Oostelijke randweg Harmelen (A12BRAVO project 8)” een nadere onderbouwing van de tracékeuze opgenomen.

- c) Aan de zuidoostkant zal het plangebied wordt vergroot om de benodigde civieltechnische werkzaamheden uit te kunnen voeren.

8. Programmabureau Stad en Land Utrecht

Reactie

Aangegeven wordt dat het project buiten de ontwikkeling van de recreatie en natuurgebieden van Stad en Land Utrecht valt en daarom geen opmerkingen zijn. Wel wordt gevraagd of langs de nieuwe aansluitingen fietspaden worden gerealiseerd en of bij de afslag een toekomstig fietsopstapplaats kan worden gerealiseerd.

Beantwoording

Langs de oostelijke randweg wordt een fietspad gerealiseerd dat in verbinding komt te staan met de carpoolplaats en de Kerkweg. Op de carpoolplaats wordt een fietsenstalling geplaatst. De carpoolplaats is overigens ook bedoeld als fietsopstapplaats.

9. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

Reactie

Het advies over het plan is positief. Het plan voldoet aan de belangrijkste minimale voorwaarde: “het standstill beginsel”. Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan. Opgemerkt wordt dat een Wateronthefing nodig is voor werkzaamheden aan het watersysteem en werkzaamheden in de beschermingszones van de regionale waterkering.

Beantwoording

De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

10. Commissie voor Monumenten en Cultuurlandschap

Reactie

- a) Aangegeven wordt dat het gebouw op het perceel Harmelerwaard 12 is aangewezen als rijksmonument en de bebouwing op de percelen Utrechtsestraatweg 15, 17 en 19 en Harmelerwaard 7, 8 en 10 geïnventariseerd in het MIP. Verzocht wordt de tekst in paragraaf 5.2.2. van de toelichting hierop aan te passen.
- b) Aangegeven wordt dat in paragraaf 2.3 van de toelichting een onderbouwing van de keuze van het tracé ontbreekt.

Beantwoording

- a) De tekst in paragraaf 5.2.2 van de toelichting zal worden aangepast.
- b) Voor de noordelijke aansluiting van de weg op de N198 zijn een drietal varianten onderzocht. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aan de hand van de opgestelde Tracénota en het document “Variantenafweging Oostelijke randweg Harmelen (A12BRAVO project 8)” een nadere onderbouwing van de tracékeuze opgenomen.

INSPRAAK

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie in te dienen.

Ingekomen inspraakreacties

De volgende reactie is binnengekomen:

- 1. 14 februari 2011 Inspreker 1 Utrechtsestraatweg 12-13

1. Inspreker 1

Reactie

Verzocht wordt meer aandacht te besteden aan de milieuaspecten (waaronder geluid) en de tracékeuze. Er dient een correcte afweging plaats te vinden waarbij rekening wordt gehouden met de milieuaspecten en niet alleen wordt gekeken naar het belang van de kosten. Verzocht wordt een dergelijke afweging met motivatie aan het plan toe te voegen.

Beantwoording

In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt de navolgende nadere onderbouwing van de tracékeuze opgenomen. Deze nadere onderbouwing is een samenvatting van de Tracénota, welke als bijlage bij het bestemmingsplan wordt gevoegd.

Gelet op een veilige en efficiënte afwikkeling van het verkeer is ervoor gekozen om de weg aan te sluiten op de kruising tussen de verbindingsweg met de Veldhuizerweg en de toegangsweg van de carpoolplaats. Voor wat betreft de noordelijke aansluiting van de weg op de N198 zijn een drietal varianten onderzocht. Deze zijn beschreven in het document “Variantenafweging Oostelijke randweg Harmelen (A12BRAVO project 8)” van 16 juni 2008. Dit document is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

De eerste variant met de meest rechte verbinding tussen de N198 en het kruispunt bij de carpoolplaats viel af, omdat realisatie daarvan de aankoop en sloop van een woning en, ten opzichte van de andere varianten, een licht hogere geluidsbelasting voor de omwonenden zou betekenen.

De tweede variant, met de meest westelijke aansluiting op de N198, zou weliswaar niet de aankoop en sloop van woningen met zich meebrengen, maar resulteerde in een weg die met een forse slinger dwars door de kavelstructuur zou komen te liggen. De doorsnijding van het forse aantal percelen is niet alleen vanuit landschappelijk oogpunt ongewenst, maar zou ook leiden tot een aanzienlijk verminderde bruikbaarheid van de desbetreffende (agrarische) percelen. Daarnaast zou het bochtige tracé leiden tot meer grondaankopen en hogere realisatie- en onderhoudskosten.

De derde variant, met de meest oostelijke aansluiting op de N198, heeft niet tot gevolg dat woningen aangekocht of gesloopt hoeven te worden. Wel is deze variant minder dan de eerste variant afgestemd op de kavelstructuur, maar de kavelstructuur wordt meer gevolgd dan in de tweede variant. Ook doorsnijdt de derde variant minder percelen en (daardoor) minder agrarische bedrijven met minder grondaankoopkosten tot gevolg. Het ten opzichte van de tweede variant kortere wegvak leidt tot lagere realisatie- en onderhoudskosten. Een nadeel van deze variant is wel het ontbreken van een lichte afname van geluid, zoals deze zich wel voordoet bij de tweede variant.

Er is gekozen voor de derde variant omdat deze variant een relatief geringe inbreuk op de bestaande kavelstructuur vormt, de aankoop en sloop van een woning en vervanging daarvan voorkomt en een relatief gering aantal percelen doorsnijdt. Dit ondanks de, ten opzichte van de tweede variant, licht hogere geluidsbelasting op omliggende woningen.