

RAADSINFORMATIEBRIEF

13R.00110



Van : college van burgemeester en wethouders

Datum : 14 mei 2013

Portefeuillehouder(s) : Cor van Tuijl

Portefeuille(s) : Verkeer

Contactpersoon : R. Veelenturf

Tel.nr. : 8443

E-mailadres : veelenturf.r@woerden.nl

Gemeente Woerden



13R.00110

Onderwerp:

nader onderzoek artikel 40 vragen D66 leefbaarheid Rembrandtlaan

Kennisnemen van:

De uitgevoerde onderzoeken naar aanleiding van de openstaande artikel 40 vragen van D66 naar de leefbaarheid in de Rembrandtlaan/Boerendijk.

Inleiding:

Op 21 november zijn er door fractie D66 artikel 40 vragen ingediend inzake de leefbaarheid Rembrandtlaan/Boerendijk naar aanleiding van het schrappen van de westelijke randweg in de begroting door het college. In januari 2013 zijn de artikel 40 vragen van D66 beantwoord waarbij is aangegeven dat voor een vijftal vragen nader onderzoek verricht zal worden. Toegezegd is dat deze onderzoeksresultaten begin mei teruggekoppeld zullen worden via een raadsinformatiebrieven.

Kernboodschap:

Beantwoording van de openstaande artikel 40 vragen over de Leefbaarheid van de Rembrandtlaan:

Doet het college onderzoek naar de fijnstof depositie ter plaatse?

In opdracht van de vakgroep verkeer van de gemeente Woerden is door de ODRU een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit op een aantal wegen binnen de bebouwde kom van Woerden. Aanleiding voor het onderzoek zijn klachten van bewoners van de Rembrandtlaan e.o. over een vermeende ernstige aantasting van de luchtkwaliteit bij een verkeerscalamiteit op de A12. Tijdens een dergelijk incident op de A12, zo bestaat de vrees bij bewoners, zoekt het verkeer een sluipteg via het gemeentelijk wegennet van Woerden. Dat leidt, in sommige situaties, tot congestie/ stagnatie op het traject Rietveld, Rembrandtlaan, Israëlslaan en de Boerendijk.

Aan de hand van de beschikbare verkeersintensiteiten voor het jaar 2012 is onderzocht of in de situatie met stagnatie op de Rembrandtlaan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit worden overschreden.

Conclusies onderzoek luchtkwaliteit

Stikstofdioxide

Uit het onderzoek blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (40 microgram per m³) op de onderzochte gemeentelijke wegvakken in de uitgangssituatie niet wordt overschreden. Ook de

uurgemiddelde grenswaarde (200 microgram per m³) wordt niet overschreden.

De maximale bijdrage aan de concentraties stikstofdioxide ten gevolge van de stagnatie op deze gemeentelijke wegvakken bedraagt 2 microgram per m³. Met deze geringe toename wordt de grenswaarde niet overschreden

Fijn stof

De jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof (40 microgram per m³) wordt in de situatie 2013 op de onderzochte gemeentelijke wegen niet overschreden en de daggemiddelde grenswaarde (50 microgram per m³) wordt eveneens niet overschreden. Er wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof.

De maximale bijdrage aan de concentraties fijn stof ten gevolge van de stagnatie op deze gemeentelijke wegvakken bedraagt circa 0,2 microgram per m³.

In de voorliggende jaren zullen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof, volgens de huidige inzichten lager zijn, dankzij het bronbeleid van de Europese en nationale overheid en de voortgaande verschoning van het wegverkeer. Aangezien thans geen overschrijding van de grenswaarden is vastgesteld zijn om die reden de situaties 2015 en 2020 niet nader onderzocht.

Conform het landelijke beeld zijn er bij de onderzochte wegvakken geen overschrijdingen te verwachten van de overige stoffen, zoals koolmonoxide, benzeen, zware metalen en zeer fijn stof (PM_{2,5}). De grenswaarden voor deze overige stoffen worden pas overschreden als de grenswaarden van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) zeer ruim worden overschreden. Indien bij calamiteiten op de A12 sluipverkeer via het gemeentelijke wegennet zou rijden, levert dat op grond van de Wet luchtkwaliteit geen problemen op die vragen om maatregelen.

Geconcludeerd wordt dat de uitstoot van fijnstof ruimschoots binnen de normen blijft in het onderzoeksgebied (Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk).

Is het college bereid te onderzoeken in hoeverre milieuzonering kan worden toegepast om de verkeersdruk en milieubelasting op de route Boerendijk-Rembrandtlaan te verminderen en de raad over de uitkomsten daarvan te informeren? Zo ja, op welke termijn kan het college dit onderzoek uitvoeren?

Milieuzonering wordt doorgaans ingevoerd in Europese binnenstedelijke gebieden wanneer de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overschreden. Sterk verontreinigende vrachtwagens die niet voldoen aan een vastgestelde "euronorm" worden dan geweerd om op deze wijze de luchtkwaliteit te verbeteren. Vrachtwagens die niet voldoen aan de norm mogen de milieuzonering niet in en worden gedwongen een omweg te maken. Iedere vrachtwagenchauffeur kan bij de RDW opvragen of zijn of haar vrachtwagen voldoet aan de vastgestelde euronorm. Met uitzondering van de Europabaan, worden (gelukkig) de grenswaarden voor luchtkwaliteit in de gemeente Woerden niet overschreden zo is onderzocht.

Geconcludeerd wordt mede gelet op de resultaten van de fijnstofdepositie dat het niet zinvol is om een milieuzonering in te stellen op de route Boerendijk/Rembrandtlaan.

Is het mogelijk om de Leidsestraatweg te gebruiken als extra route ter ontlasting van de Rembrandtlaan? En zo ja, is het mogelijk om door middel van doseringsprincipes de verkeersdruk op beide routes te beheersen?

Nader onderzoek heeft uitgewezen dat er geen geschikte mogelijkheden zijn om de Leidsestraatweg in gebruik te nemen als extra ontsluiting ter ontlasting van de Rembrandtlaan. Het kruispunt Leidsestraatweg / Jozef Israëlslaan wordt zeer problematisch en samen met de andere knelpunten die er gaan ontstaan beschouwt ons college deze oplossing als niet mogelijk.

Voor nadere uitwerking van het onderzoek naar de mogelijkheid om de Leidsestraatweg als extra ontsluitingsweg te gebruiken wordt verwezen naar de bijlage.

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft in Nieuwerbrug voor de oplossing gekozen gedurende de spits alleen bestemmingsverkeer toe te laten. Het nadeel van deze optie is dat het probleem van doorgaand verkeer naar de A12 wordt afgewenteld op 'de burens'.

Is het college desondanks van oordeel dat het zinvol is om ook voor Woerden deze oplossing te overwegen?

De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft een aantal jaren geleden een spitsmaatregel getroffen in Nieuwerbrug. Deze spitsmaatregel moest een oplossing bieden tegen het vele sluipverkeer tussen de A12 en Woerden via de smalle woonstraatjes in Nieuwerbrug. Aanleiding was volgens de gemeente Bodegraven-Reeuwijk dat het voornamelijk verkeer met een herkomst of bestemming in Woerden was dat via het Woerdense wegennet moet worden afgewikkeld en niet via Barwoutswaarder en Nieuwerbrug omdat deze wegen daar niet geschikt voor zijn.

Het instellen van een vergelijkbare maatregel binnen de gemeente Woerden op de route Rembrandtlaan/Boerendijk levert vele problemen op, er van uitgaand dat bedoeld wordt dat deze oplossing zou moeten gelden voor verkeer van- en naar Rietveld (N458) en Zegveld. Deze weg aan de westzijde van de kern Woerden is, als de A12 buiten beschouwing wordt gelaten, de best beschikbare, zo niet de enige uitvalsroute in de richting van Bodegraven en is van een geheel andere orde dan in de vraag aangehaalde route via Barwoutswaarder. Een spitsafsluiting op deze verbinding (waar per etmaal ca. 6000 motorvoertuigen gebruik van maken) zou tot gevolg hebben dat verkeer tussen Bodegraven en Woerden daarvoor uitsluitend gebruik kan maken van de A12, en dat zou om die reden een uiterst vergaande maatregel betekenen voor de bereikbaarheid van Woerden.

Bovendien is het lastig een keuze te maken wat bestemmingsverkeer is en hoe de bijbehorende ontheffingsregeling opgetuigd en gehandhaafd moet worden.

Het college is van oordeel dat het zeer problematisch, en daarmee niet gewenst is om een dergelijke maatregel te gaan invoeren op deze noord- oostelijke invalsroute.

Is het college bereid om te (her)overwegen om een vrachtwagenverbod in te stellen op de Boerendijk tussen de Hoge Rijndijk en de Iepenlaan? Is het college bereid om te overwegen om, als minder vergaand alternatief, hier een doseringssysteem toe te passen dat een verdeling van (vracht)verkeer tussen Boerendijk en Hollandbaan realiseert?

In 2007 is een soortgelijke proef gedaan met een vrachtwagenverbod op de Boerendijk die niet geleid heeft tot het gewenste resultaat. Omdat er geen reden is om aan te nemen dat een inrijdverbod voor vrachtverkeer op de Boerendijk nu tot een andere conclusie leidt dan in 2007 ziet het college ook nu geen mogelijkheden om een vrachtwagenverbod in te stellen op de Boerendijk tussen de Hoge Rijndijk en de Iepenlaan.

Overweging vrachtwagenverbod Boerendijk

Naar aanleiding van een onderzoeksrapport van Goudappel Coffeng "Verkeersveilige schoolomgeving" is in 2007 een deel van de Boerendijk afgesloten voor vrachtverkeer. Uit het onderzoeksrapport van Goudappel Coffeng bleek dat de aanwezigheid van vrachtverkeer op de Boerendijk door schoolgaande fietsers als bedreigend werd ervaren. Als oplossing voor dat probleem werd voorgesteld om een inrijdverbod voor vrachtverkeer in te stellen op het deel Boerendijk tussen de Chrysantstraat en de Hoge Rijndijk. Het vrachtverkeer zou dan gebruik moeten maken van de route Hoge Rijndijk, Molenvlietbaan en de Hollandbaan. Deze maatregel riep bij de voorbereiding ervan echter nogal wat vraagtekens op omdat zo'n maatregel binnen de bestaande infrastructuur niet logisch uit te voeren is. Daarnaast kwam gaandeweg een aantal uitvoeringsknelpunten aan het licht. Eén en ander heeft er toe geleid dat de maatregel is heroverwogen. Uiteindelijk is besloten om het inrijdverbod voor vrachtauto's op de Boerendijk, (vanaf de Hoge Rijndijk tot aan de Chrysantstraat) als proef in te stellen voor een periode van 3 maanden en deze proef vervolgens te evalueren.

De uitkomsten van de evaluatie zijn als volgt samengevat:

- de mogelijkheden voor goede informatie voor de weggebruiker over het verbod vormt een knelpunt
- het inrijdverbod voor vrachtverkeer wordt door ongeveer de helft van de vrachtwagenchauffeurs genegeerd. Dit verschijnsel is zeer waarschijnlijk toe te schrijven aan de uitstraling van de Boerendijk in de noord-zuidas die als een logische ogende route van grote importantie voor alle verkeer beleefd wordt.
- met de maatregel wordt een deel van de verkeers(veiligheids)problematiek afgewenteld op de route Hoge Rijndijk-Molenvlietbaan-Hollandbaan. Ook deze route heeft enkele oversteekplaatsen voor langzaam verkeer en een zwaar belast kruispunt Molenvlietbaan - Hollandbaan.
- er hebben zich tijdens de proefperiode op de Boerendijk en de omrijdroute Hoge Rijndijk-Molenvlietbaan-Waardesebaan in zijn geheel geen geregistreerde ongevallen voorgedaan waarmee een positief effect van de maatregel op de verkeersveiligheid, in ieder geval objectief gezien, niet aangetoond is.

Conclusie proef:

Gelet op de niet objectief meetbare effecten van de maatregel voor de verkeersveiligheid op de Boerendijk, de nadelen voor zowel de route Hoge Rijndijk –Molenvlietbaan – Hollandbaan als de langzaamverkeerskruisingen op deze route en de blijvende knelpunten rond bewegwijzering en uitstraling van de route Boerendijk is geadviseerd de proef te beëindigen en niet om te zetten naar een definitieve maatregel.

Doseringssysteem Boerendijk:

Een andere mogelijke maatregel is het instellen van een inrijdverbod voor vrachtverkeer op de Boerendijk ten zuiden van het kruispunt met de Hoge Rijndijk. Hierdoor wordt het vrachtverkeer tussen de Boerendijk en de Hollandbaan verdeeld. Vruchtverkeer vanaf de Kwakelbrug moet dan op het kruispunt met de Hoge Rijndijk verplicht rechtsaf slaan. Daarmee wordt de route Hoge Rijndijk, Molenvlietbaan, Hollandbaan en Waardsebaan (tussen Hollandbaan en Chrysantstraat) extra belast.

Gevolgen:

- Onlogische maatregel voor vrachtverkeer (de mogelijkheden voor goede informatie voor de weggebruiker over het verbod vormt een knelpunt)
- Grote kans op "negatie" van het inrijdverbod (de situatie en het te verwachten effect ervan is niet anders dan bij de uitgevoerde proef in 2007)
- Meer vrachtwagenkilometers binnen de bebouwde kom, dus ook meer overlast.
- De Boerendijk maakt deel uit van de route gevaarlijks stoffen. Als het vrachtverkeer op een deel ervan wordt geweerd, moet voor de route gevaarlijke stoffen een extra traject worden aangewezen, en dat is niet wenselijk.

met de maatregel wordt een deel van de verkeers(veiligheids)problematiek afgewenteld op de route Hoge Rijndijk-Molenvlietbaan-Hollandbaan. Ook deze route heeft enkele oversteekplaatsen voor langzaam verkeer en een zwaar belast kruispunt Molenvlietbaan - Hollandbaan.

Tijdbesteding nader onderzoek artikel 40 vragen D66 leefbaarheid Rembrandtlaan:
Milieuonderzoek(ODRU) 40 uur
Verkeerskundig onderzoek en advisering 35 uur

Vervolg:

Naar aanleiding van de resultaten zullen er geen verdere vervolg stappen meer worden ondernomen.

Bijlagen:

Artikel 40 vragen D66 over de leefbaarheid van de Rembrandtlaan / Boerendijk (12.021441)
Beantwoording artikel 40 vragen D66 januari 2013 (13u.00835)
Nader onderzoek extra ontsluiting via de Leidsestraatweg (13i.01607)

De secretaris



dr. G.W. Goedmakers CMC

De burgemeester



V.J.H. Molkenboer

Van: Lucassen, Milan
Verzonden: woensdag 21 november 2012 11:31
Aan: !Raadsleden
CC: Stadhuis; !Afdelingsmanagers; !Directie; !Burgemeester en wethouders; !Griffie
Onderwerp: vragen ex artikel 40
Bijlagen: Vragen artikel 40 leefbaarheid Rembrandtlaan-Boerendijk.pdf

Aan de leden van de Raad,

Bijgaand treft u vragen ex artikel 40 aan van raadslid Hoogeveen (D66) inzake leefbaarheid aan de Rembrandtlaan en de Boerendijk. Het college heeft dertig dagen (**tot en met vrijdag 21 december 2012**) om deze vragen te beantwoorden.

Met vriendelijke groet,

Milan Lucassen
Plaatsvervangend griffier / raadsadviseur

email: lucassen.m@woerden.nl
Telnr.: 0348-428619
Werktijden: ma t/m do 09:00 uur tot 17:30 uur,
vrij tot 12:00 uur.

Bezoekadres: Blekerijlaan 14, 3447 GR Woerden
Postadres: Postbus 45, 3440 AA Woerden

021441

21 NOV. 2012

R

Beh. Ambt.:
Streefdat.:
Afschr.: B&W / Raad / w.w.eringa
S.V.O.:

Gemeente Woerden 12.021441



Registratiedatum: 22/11/2012
Behandelend afdeling
Afgehandeld door/op:



Vragen ex artikel 40 RvO van D66 inzake leefbaarheid Rembrandtlaan/Boerendijk

Woerden, 21 november 2012

Geacht college,

Inleiding

Bij de vaststelling van de begroting 2013 e.v. is de Westelijke Randweg geschrapt omdat er geen geld voor is en het onwaarschijnlijk is dat dat geld op termijn wel beschikbaar zal komen. Daarmee zijn de problemen voor de inwoners die langs de Rembrandtlaan en de Boerendijk wonen, niet opgelost. In een recent onderzoek van Veilig Verkeer Nederland is bovendien aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de Rembrandtlaan, mede gelet op de verkeersintensiteit. De fractie D66 vraagt zich in het algemeen af of het college onderzoek doet naar maatregelen die de leefbaarheid verbeteren, en of daarbij een aantal specifieke aspecten een rol speelt. De D66 stelt daarom de volgende vragen aan het college:

Vragen

- 1) Doet het college onderzoek naar alternatieve methoden om genoemde wegen te ontlasten en de milieubelasting ter plaatse te verminderen? Doet het college onderzoek naar de fijnstofdepositie ter plaatse?
- 2) Volgens gegevens van de Inspectie Leefomgeving en Transport is 15% van de vrachtwagens overbeladen. Het ligt voor de hand dat de weegbrug op de A12 ertoe leidt dat in ieder geval dat deel van het vrachtverkeer die weegbrug wil vermijden, en daarvoor de lokale route tussen Woerden en Bodegraven benut. Is het college bereid om te onderzoeken of dit effect inderdaad bestaat en de raad over de uitkomsten van dat onderzoek te informeren? Zo ja, op welke termijn kan het college dit onderzoek uitvoeren?
- 3) In diverse gemeenten in binnen- en buitenland wordt met milieuzonering gewerkt. Is het college bereid te onderzoeken in hoeverre milieuzonering kan worden toegepast om de verkeersdruk en milieubelasting op de route Boerendijk-Rembrandtlaan te verminderen en de raad over de uitkomsten daarvan te informeren? Zo ja, op welke termijn kan het college dit onderzoek uitvoeren?
- 4) Is het mogelijk om de Leidsestraatweg te gebruiken als extra route ter ontlasting van de Rembrandtlaan? En zo ja, is het mogelijk om door middel van doseringsprincipes de verkeersdruk op beide routes te beheersen?
- 5) De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft in Nieuwerbrug voor de oplossing gekozen gedurende de spits alleen bestemmingsverkeer toe te laten. Het nadeel van deze optie is dat het probleem van doorgaand verkeer naar de A12 wordt afgewenteld op 'de burens'. Is het college desondanks van oordeel dat het zinvol is om ook voor Woerden deze oplossing te overwegen? Is het college bereid om met de gemeente Bodegraven-Reeuwijk in overleg te treden over de manier waarop (vracht)verkeer wordt afgewikkeld en de raad daarover te informeren? Mocht dat overleg al plaatsvinden of hebben plaatsgevonden, kan het college de raad informeren over de uitkomsten daarvan?

6) Is het college bereid om te (her)overwegen om een vrachtwagenverbod in te stellen op de Boerendijk tussen de Hoge Rijndijk en de Iepenlaan? Is het college bereid om te overwegen om, als minder vergaand alternatief, hier een doseringssysteem toe te passen dat een verdeling van (vracht)verkeer tussen Boerendijk en Hollandbaan realiseert?

7) Struiken en bomen leveren een belangrijke bijdrage aan de strijd tegen fijnstof. Is het college bereid om extra bomen en struiken te planten langs de route Rembrandtlaan-Boerendijk, om de fijnstofdepositie ter plaatse te verminderen?

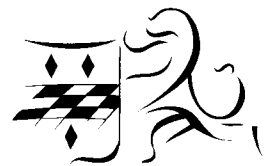
Toelichting

Bovenstaande vragen zijn gesloten vragen. De D66-fractie verzoekt het college bij de beantwoording ruimhartig te zijn in de toelichting op de te geven antwoorden en daarbij in ieder geval uitleg te geven over 'het waarom (niet)' en 'het wanneer'.

Met vriendelijke groet,
namens de fractie D66 Woerden,

Heerd Jan Hoogeveen
Fractievoorzitter

Heerd Jan Hoogeveen
T.: 0651 - 850 478
E.: heerdjanhoogeveen@d66woerden.nl



gemeente
WOERDEN

Gemeenteraad

Gemeente Woerden



13U.00835

Blekerijlaan 14
3447 GR Woerden
Postbus 45
3440 AA Woerden

Telefoon 14 0348
Fax (0348) 42 4108
stadhuis@woerden.nl
www.woerden.nl

Onderwerp:
Vragen ex artikel 40 RvO van D66
inzake leefbaarheid
Rembrandtlaan/Boerendijk
Woerden, 21 november 2012

BTW-nummer
NL0017.21.860.B.02
KvK-nummer
50177214
Banknummer
28.50.09.672

Uw Kenmerk:

Uw brief van: 21-11-2012
geregistreerd onder nr.: 12.021441

Datum 22 januari 2013

Ons Kenmerk

Doorkiesnummer/Behandeld door:

Verz. **22 JAN. 2013**

13U.00835

428362 / B. Beving

Geachte leden van de Raad,

Voor de overzichtelijkheid hebben wij de antwoorden op de vragen 1 en 3 tot en met 6 gebundeld. Deze treft allereerst aan. Vervolgens geven wij antwoorden op de vragen 2 en 7. Tot slot geven wij u de actuele stand van zaken van ons overleg met het wijkplatform.

Vragen 1 en 3 tot en met 6

1. Doet het college onderzoek naar alternatieve methoden om genoemde wegen te ontlasten en de milieubelasting ter plaatse te verminderen?
Doet het college onderzoek naar de fijnstof depositie ter plaatse?
3. In diverse gemeenten in binnen- en buitenland wordt met milieuzonering gewerkt. Is het college bereid te onderzoeken in hoeverre milieuzonering kan worden toegepast om de verkeersdruk en milieubelasting op de route Boerendijk-Rembrandtlaan te verminderen en de raad over de uitkomsten daarvan te informeren? Zo ja, op welke termijn kan het college dit onderzoek uitvoeren?
4. Is het mogelijk om de Leidsestraatweg te gebruiken als extra route ter ontlasting van de Rembrandtlaan? En zo ja, is het mogelijk om door middel van doseringsprincipes de verkeersdruk op beide routes te beheersen?
5. De gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft in Nieuwerbrug voor de oplossing gekozen gedurende de spits alleen bestemmingsverkeer toe te laten. Het nadeel van deze optie is dat het probleem van doorgaand verkeer naar de A12 wordt afgewenteld op 'de burens'.
Is het college desondanks van oordeel dat het zinvol is om ook voor Woerden deze oplossing te overwegen?

Is het college bereid om met de gemeente Bodegraven-Reeuwijk in overleg te treden over de manier waarop (vracht)verkeer wordt afgewikkeld en de raad daarover te informeren? Mocht dat overleg al plaatsvinden of hebben plaatsgevonden, kan het college de raad informeren over de uitkomsten daarvan?

Op alle leveringen en overeenkomsten zijn onze algemene inkoopvoorwaarden van toepassing (www.woerden.nl)

6. Is het college bereid om te (her)overwegen om een vrachtwagenverbod in te stellen op de Boerendijk tussen de Hoge Rijndijk en de Iepenlaan?
Is het college bereid om te overwegen om, als minder vergaand alternatief, hier een doseringssysteem toe te passen dat een verdeling van (vracht)verkeer tussen Boerendijk en Hollandbaan realiseert?

Antwoord:

In de bovenstaande vragen ziet het college een aantal suggesties en mogelijke oplossingen, die het college graag nader wil onderzoeken. Het college zal de reeds bestaande onderzoeken op een rij zetten en deze waar nodig actualiseren. Waar mogelijk en noodzakelijk zullen wij aanvullende onderzoeken doen. Wij zullen u uiterlijk 1 mei aanstaande nader informeren over de resultaten hiervan en de eventuele financiële consequenties.

Op dit moment willen wij u op een aantal punten alvast nader informeren:

- Wat betreft de alternatieven (eerste deel vraag 1) wordt allereerst opgemerkt dat bij de begrotingsbehandeling in juni van dit jaar, de raad heeft geconstateerd dat er geen geld is voor de aanleg van de Westelijke Randweg. Daarnaast heeft het college onderzoek gedaan naar een alternatieve oplossing voor de Westelijke Randweg ter hoogte van de Gildenweg. Voor de informatie daarover wordt verwezen naar de Raadsinformatiebrief van 6 november 2012, onderwerp: overweging alternatief noordelijk deel Westelijke Randweg Woerden via Gildenweg. De belangrijkste conclusies zijn dat de benodigde investering niet in verhouding staat tot het verkeerskundig effect, dat dit alternatief bijna net zo duur is als het origineel en dat daar, zoals gezegd is, geen geld voor is. Het ontbreken van een randweg heeft tot gevolg dat het verkeer via de bestaande wegen/route blijft rijden. Nader onderzocht moet worden of dit verkeer, of een deel daarvan, geweerd of omgeleid kan worden.
- Over de fijnstof (tweede deel vraag 1) melden wij u dat er recent geen onderzoek is gedaan naar de fijnstof depositie voor de bestaande situatie op de Rembrandtlaan, Jozef Israëlslaan en Boerendijk. Onderzoek is wettelijk noodzakelijk bij wijziging van de verkeerssituatie. Niettemin wil het college opdracht geven om de fijnstofdepositie voor deze omgeving in beeld te brengen voor de situatie 2015, er van uitgaande dat de Westelijke Randweg niet wordt aangelegd.
- Het college is bereid om de mogelijkheid om het weren van vrachtverkeer (vraag 3) te onderzoeken, waarbij wij tevens de mogelijke verplaatsing van het probleem betrekken.
- De mogelijkheid om de Leidsestraat als een extra ontlasting te gebruiken (vraag 4) zien wij als een uitdaging en wij zullen de voors- en tegens in beeld brengen.
- Wat betreft de maatregelen om verkeer te weren (vraag 5) zal het college in beeld brengen wat de voor- en nadelen zijn van maatregelen die tot doel hebben om "niet bestemmingsverkeer" van de Rembrandtlaan en Boerendijk te weren (zie de opmerking hiervoor bij vraag 3). Daarbij merken we op dat de Rembrandtlaan de enige ontsluiting van Woerden naar Bodegraven en Zegveld is en dat de maatregel daarom vraagt om een aparte definitie van het begrip bestemmingsverkeer. Daarnaast vragen wij ons af of de situatie in Nieuwerbrug wel te vergelijken is met de situatie in Woerden. Het college vindt het van belang om op basis van een nog uit te voeren onderzoek een goed beeld te hebben van het (soort) verkeer dat tussen Bodegraven en Woerden via de N458 (Rietveld) rijdt. Het college is uiteraard bereid om, nadat dat onderzoek is uitgevoerd, met de gemeente Bodegraven in overleg te treden over de afwikkeling van het (vracht-)verkeer.

- Het college zal in beeld brengen wat de voor- en nadelen zijn van het instellen van een vrachtwagenverbod (vraag 6) op de Boerendijk tussen de Hoge Rijndijk en de Iepenlaan en zal onderzoeken of er goede mogelijkheden zijn voor de uitvoering daarvan. Daarbij wordt ook uw suggestie voor een doseringssysteem voor de verdeling (vracht)verkeer tussen Boerendijk en Hollandbaan betrokken. De ervaringen van een proef van enige jaren geleden zullen wij hierbij betrekken.

Vragen 2 en 7

2. Volgens gegevens van de Inspectie Leefomgeving en Transport is 15% van de vrachtwagens overbeladen. Het ligt voor de hand dat de weegbrug op de A12 ertoe leidt dat in ieder geval dat een deel van het vrachtverkeer die weegbrug wil vermijden, en daarvoor de lokale route tussen Woerden en Bodegraven benut. Is het college bereid om te onderzoeken of dit effect inderdaad bestaat en de raad over de uitkomsten van dat onderzoek te informeren? Zo ja, op welke termijn kan het college dit onderzoek uitvoeren?

Antwoord:

Uw vraag bevat een stelling die wij niet zondermeer overnemen. Het college is van mening dat dit de verantwoordelijkheid is van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Uw vraag is dan ook daar neergelegd en wij hebben het volgende antwoord ontvangen:

Ca. 4 jaar geleden is onderzocht of er sprake is van overbeladen vrachtverkeer dat het meetpunt via het onderliggend wegennet (N458) tussen Bodegraven en Woerden mijdt. Uit dat onderzoek is niet gebleken dat dat gebeurt.

Op het traject A12 tussen Bodegraven en Woerden zijn voor beide richtingen weegpunten in de wegverharding aanwezig. Het weegpunt richting Gouda-Woerden wordt binnenkort vernieuwd en begin 2013 in gebruik genomen. Bij toekomstige controles op de A12 zal de Inspectie Leefomgeving en Transport steekproefsgewijs onderzoeken of er te zwaar vrachtverkeer via het onderliggend wegennet gaat rijden.

Op de A12 worden data-analyses uitgevoerd en worden kentekens steekproefsgewijs vergeleken met video-opnamen op het onderliggend wegennet. Als uit deze analyses omrijdgedrag blijkt kunnen wegingen uitgevoerd worden met een mobiele weeginstallatie.

Wij zullen daarom contact onderhouden met het ministerie.

7. Struiken en bomen leveren een belangrijke bijdrage aan de strijd tegen fijnstof. Is het college bereid om extra bomen en struiken te planten langs de route Rembrandtlaan-Boerendijk, om de fijnstofdepositie ter plaatse te verminderen?

Antwoord:

Het is mogelijk dat deze vraag op een misvatting berust, want "bladerdragende" bomen langs wegen zijn met name voor fijnstof niet aan te bevelen. Door de bladeren blijft het fijnstof langer en lager hangen. Hoe meer bomen, hoe eerder de grenswaarden voor fijnstof worden overschreden. Zo is met de kap van de rij bomen langs de Europabaan de luchtkwaliteit ter plaatse met ca. 10% verbeterd (rekentechnisch). Door het kappen van de bomen ontstaat namelijk een betere menging van de verontreinigende stoffen met de lucht. Hoewel bomen voor de opname van CO₂ en afgifte van O₂ zeer belangrijk zijn, kunnen deze beter in woonwijken worden aangeplant dan langs verkeerswegen.

Actuele stand overleg wijkplatform

Afgelopen vrijdag 4 januari heeft een verkennend gesprek plaatsgevonden tussen de heren Streng en De Kort van het wijkplatform Schilderskwartier en een ambtelijke delegatie. Dit gesprek vond plaats naar aanleiding van een advies dat Veilig Verkeer Nederland op verzoek van het Wijkplatform Schilderskwartier heeft uitgebracht over de verkeerssituatie op de Rembrandtlaan. Het gesprek had tot doel om van gedachten te wisselen over de situatie Rembrandtlaan, over het VVN advies en de kern van de problematiek "Rembrandtlaan" en op hoofdlijnen over de mogelijkheden voor maatregelen.

Het verslag dat het Wijkplatform van dit overleg heeft gemaakt en waar een grote teleurstelling uit blijkt is aan u toegezonden. Wij betreuren dit gevoel bij het wijkplatform. Wij begrijpen dat het platform concrete maatregelen wil, maar dat vergt helaas nog tijd (het rapport is recent uitgebracht) om geld te vinden. Voor wat de zeer ingrijpende maatregelen uit het advies van VVN betreft klopt het dat daar de financiële ruimte voor ontbreekt, maar ons college gaat wel haar best doen om de situatie op een aantal punten te verbeteren, en daarbij behoort zeker ook de situatie rond de oversteekplaats waarover VVN geadviseerd heeft.

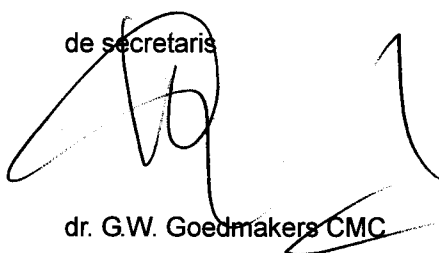
Het gesprek was naar onze mening zinvol omdat daarin een aantal zaken aan de orde is gekomen die anders onderbelicht waren gebleven. Over deze punten zijn ook afspraken gemaakt die niet in het verslag zijn opgenomen.

Deze afspraken houden in dat gezocht gaat worden naar een goede oplossing voor de problematiek rond de oversteekplaats bij de Gebroeders Marisstraat, dat onderzocht zal worden waar de voetgangers de Rembrandtlaan in de praktijk oversteken en dat naar de situatie rond het kruispunt Rembrandtlaan – Pieter Mondriaanlaan/Vincent van Goghlaan gekeken zal gaan worden. Ook is afgesproken dat in beeld gebracht zal worden welke gezondheidsaspecten er spelen als gevolg van het verkeer op de Rembrandtlaan.

De beantwoording van deze vragen heeft 15 uur ambtelijke capaciteit gekost.

Met vriendelijke groet,
college van burgemeester en wethouders,

de secretaris



dr. G.W. Goedmakers CMC

de wnd. burgemeester



drs. J.B. Waaijer

Nader onderzoek extra onsluiting via de Leidsestraatweg

Is het mogelijk om de Leidsestraatweg te gebruiken als extra route ter ontlasting van de Rembrandtlaan? En zo ja, is het mogelijk om door middel van doseringsprincipes de verkeersdruk op beide routes te beheersen?

Antwoord:

Uit het onderzoek blijkt dat de Leidsestraatweg niet geschikt is om te dienen als extra ontsluitingsweg om zo de verkeersbelasting op de Rembrandtlaan te verlagen. De belangrijkste reden is dat er door ruimtegebrek geen mogelijkheden zijn voor het realiseren van een goed verkeerslicht geregeld kruispunt of rotonde op het kruispunt Leidsestraatweg/Jozef Israëlslaan. Deze aanpassing van het kruispunt is een noodzakelijke voorwaarde om het verkeer goed te kunnen afwikkelen.

Nadere toelichting tracés:

Er zijn twee tracés mogelijk om de Leidsestraatweg tussen de Blokhuisbrug en de Jozef Israëlslaan te verbinden. Het eerste tracé loopt via de bestaande Leidsestraatweg over het weggedeelte in klinkerverharding. Het tweede tracé loopt over het privé terrein van de dakpannenfabriek (oude Leidsestraatweg). Zie bijgevoegde afbeelding.

Bij het tweede tracé is de overlast voor de directe omgeving minder groot aangezien er langs dit tracé circa 22 woningen minder staan ten opzichte van tracé 1. Een groot nadeel van tracé 2 is dat niet alle grond in het bezit is van de gemeente Woerden. Een deel van het tracé loopt over privé-terrein van de dakpannenfabriek dat zal moeten worden aangekocht om dit tracé mogelijk te maken. Voor beide tracés geldt dat eerst bekeken moet worden of de Leidsestraatweg ingericht kan worden volgens de richtlijnen en of de aansluiting met de Jozef Israëlslaan en de Rembrandtlaan goed zijn uit te voeren om het verkeer goed af te wikkelen.

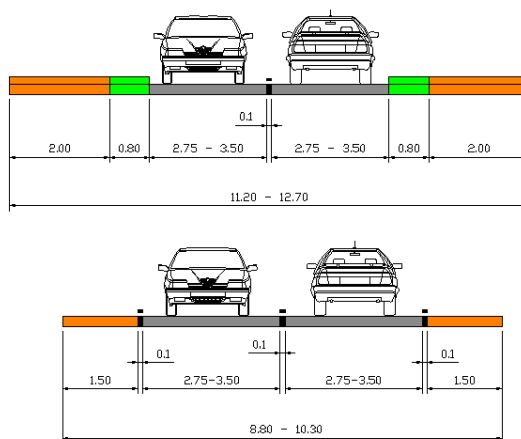
Verkeerscirculatie varianten:

Vervolgens is onderzocht hoe de extra ontsluitingsweg via de Leidsestraatweg bij kan dragen aan de ontlasting van de Rembrandtlaan en wat de gevolgen daarvan zijn. In de onderstaande schema's zijn de mogelijke circulatie varianten weergegeven.

Nadere toelichting Variant 1 (verkeer in beide richtingen):

Rijbaanbreedte Leidsestraatweg

Tussen de perceelgrenzen/Gevels op de Leidsestraatweg ter hoogte van de Jozef Israëlslaan is 9,50 meter beschikbaar als verkeersruimte. Als de Leidsestraatweg wordt gebruikt zoals weergegeven in variant 1 dient de weg ingericht te worden als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met aparte fietsvoorzieningen en voor deze specifieke situatie aan weerskanten een voetpad. De benodigde ruimte bedraagt minimaal 11.80m exclusief de trottoirs, en deze ruimte is niet beschikbaar.



Kruispunt Leidsestraatweg / Rembrandtlaan

Ruimtelijk gezien is er voldoende ruimte beschikbaar om dit kruispunt om te bouwen. Bij voorkeur het kruispunt uitvoeren als rotonde.

Ruimtegebrek kruispunt Leidsestraatweg / Jozef Israëlslaan

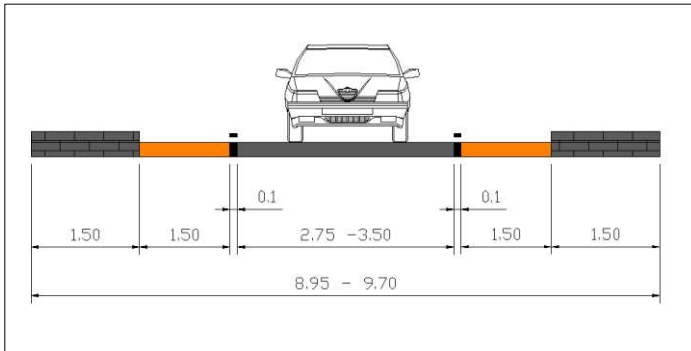
Het is noodzakelijk om de aansluiting op de Jozef Israëlslaan aan te passen om de hoeveelheid extra verkeer ter plaatse goed af te kunnen wikkelen. Zonder aanpassingen aan het (voorrangs)kruispunt zullen lange wachrijen ontstaan op de Leidsestraatweg en op de Jozef Israëlslaan. Om de hoeveelheid verkeer goed af te kunnen afwikkelen is het noodzakelijk om het kruispunt in te richten als rotonde of te voorzien van verkeerslichten met de daarbij benodigde opstelstroken. Zonder gebruik van de omliggende percelen (en slopen bebouwing) is reconstructie niet mogelijk en ook als daar wel beschikking over is, is een goede kruispuntvorm niet te maken vanwege de te geringe afstand tussen de Leidsestraatweg en de Oude Rijn. Als er gekozen wordt voor deze variant ontstaan er grote en onoplosbare verkeersproblemen in de directe omgeving.

Geconcludeerd wordt dat er onvoldoende ruimte beschikbaar is om de Leidsestraatweg en het daar bijhorend kruispunt te gebruiken als extra ontsluitingsweg in beide richtingen.

Nadere toelichting Variant 2 (éénrichtingsverkeer Leidsestraatweg):

Rijbaanbreedte Leidsestraatweg

Tussen de perceelgrenzen op de Leidsestraatweg ter hoogte van de Jozef Israëlslaan is 9,50 meter beschikbaar als verkeersruimte . Voor het instellen van éénrichtingsverkeer zoals weergegeven in variant 2 is er, uitgaande van de minimaal benodigde maatvoering, voldoende ruimte beschikbaar. Consequentie is wel dat er geen auto's meer geparkeerd kunnen worden op de rijbaan.



De aanwonende dienen in de directe omgeving een parkeerplaats te vinden. Bij een eventuele verdere uitwerking van deze variant moet een parkeeronderzoek uitwijzen of er in de directe omgeving in de omliggende woonstraten voldoende restcapaciteit is.

Kruispunt Leidsestraatweg / Rembrandtlaan

Ruimtelijk gezien is er voldoende ruimte beschikbaar om dit kruispunt om te bouwen. Bij voorkeur het kruispunt uitvoeren als rotonde.

Ruimtegebrek kruispunt Leidsestraatweg / Jozef Israëlslaan

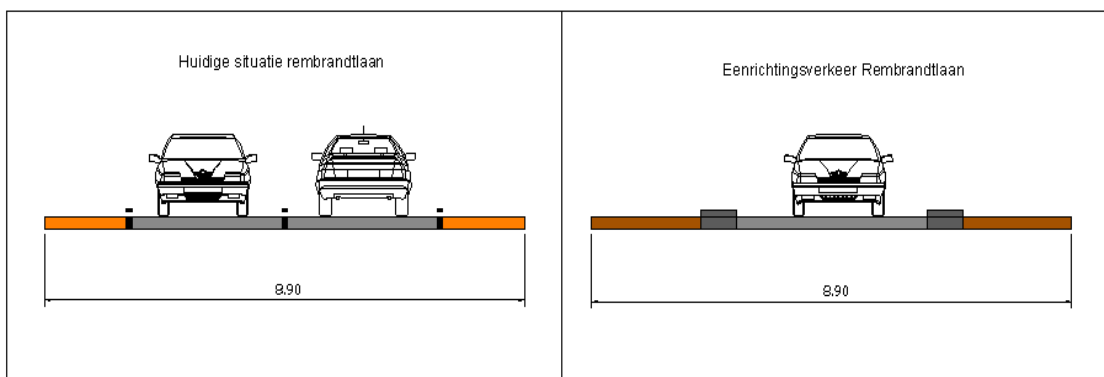
Ook voor variant 2 is het noodzakelijk de aansluiting met de Jozef Israëlslaan aan te passen om de hoeveelheid extra verkeer ter plaatse goed af te kunnen wikkelen. Hierbij spelen dezelfde ruimtelijke knelpunten als bij variant 1. Als er gekozen wordt voor deze variant ontstaan er grote en onoplosbare verkeersproblemen in de directe omgeving.

Geconcludeerd wordt dat er voor een rijbaan met éénrichtingsverkeer voldoende ruimte beschikbaar is op de Leidsestraatweg. Voor de aanpassingen aan het bij behorend kruispunt met de Jozef Israëlslaan is dat niet het geval, zodat ook variant 2 geen reële mogelijkheid is.

Nadere toelichting Variant 3 (éénrichtingsverkeer leidsestraatweg en Rembrandtlaan):

Rijbaanbreedte Leidsestraatweg / Rembrandtlaan

De rijbaan van de Rembrandtlaan is 8,90m breed, inclusief de fiets(suggestie)stroken. Met het instellen van éénrichtingsverkeer op de Rembrandtlaan dient de rijbaan aangepast te worden. Dit is mogelijk met een kleine ingreep. Zo kunnen de fiets(suggestie)stroken worden verbreed en kan er tussen de rijbaan en de fiets(suggestie)stroken fysieke afscheidingen worden aangebracht.



Op de Leidsestraatweg is er voldoende ruimte beschikbaar om de weg goed in te kunnen richten (zie variant 2). Een consequentie is wel dat er geen auto's meer geparkeerd kunnen worden op de rijbaan. Bij eventuele verdere uitwerking van deze variant moet een parkeeronderzoek uitwijzen of er in de directe omgeving in de omliggende woonstraten voldoende restcapaciteit is.

Kruispunt Leidsestraatweg / Rembrandtlaan

Ruimtelijk gezien is er voldoende ruimte beschikbaar om dit kruispunt om te bouwen. Bij voorkeur het kruispunt uitvoeren als rotonde.

Ruimtegebrek kruispunt Leidsestraatweg / Jozef Israëlslaan

Ook voor variant 3 is het noodzakelijk de aansluiting met de Jozef Israëlslaan aan te passen om de hoeveelheid extra verkeer ter plaatse goed af te kunnen wikkelen. Hierbij spelen dezelfde ruimtelijke knelpunten als bij variant 1 en 2. Als er gekozen wordt voor deze variant ontstaan er grote en onoplosbare verkeersproblemen in de directe omgeving.

Geconcludeerd wordt dat er voor een rijbaan met éénrichtingsverkeer voldoende ruimte beschikbaar is op zowel de Leidsestraatweg als de Rembrandtlaan. Voor de aanpassingen aan het kruispunt Leidsestraatweg / Jozef Israëlslaan is dat niet het geval, zodat ook variant 3 geen reële mogelijkheid is.