

Van: : college van burgemeester en wethouders

Datum : 20 november 2018

Portefeuillehouder(s) : Wethouder Noorthoek

Portefeuille(s) : Verkeer

Contactpersoon : M. Bouwman

Tel.nr. : 8350

E-mailadres : bouwman.m@woerden.nl

Onderwerp: Beantwoording vragen ex artikel 42 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad gesteld door Hendrie van Assem van de Fractie van Inwonersbelangen over Verkeerssituatie Woerden West

Beantwoording van de vragen:

1. *In hoeverre is het college eens met Inwonersbelangen dat de uitkomsten van de verkeersanalyse Woerden-West (toegelicht op 11 oktober) over het afwaarderen van de Boerendijk van gelijke strekking zijn van de bevindingen uit het DHV-rapport van 1987 (onder andere blz 45)?*

De conclusie uit het rapport van DHV over het kruispunt Hoge Rijndijk – Boerendijk is gebaseerd op de verkeersstromen en technieken die destijds (31 jaar geleden) beschikbaar waren. In 1987 waren er bijvoorbeeld alleen maar starre VRI's. Dat betekent dat iedere tak van het kruispunt volgens een vaste volgorde een vaste groentijd krijgt. Anno 2018 zijn er regelingen beschikbaar die intelligent en voertuigafhankelijk zijn en die rekening houden met het actuele verkeersaanbod. Door deze nieuwe technieken is de afwikkelcapaciteit van een met verkeerslichten geregeld kruispunt sterk vergroot. Met het bestaande verkeerslicht uit 1986 wordt het kruispunt in de huidige situatie overigens ook nog op acceptabele wijze geregeld. Het college onderschrijft daarom niet de conclusie dat het kruispunt niet op een acceptabele wijze met verkeerslichten te regelen is in de varianten zonder de nieuwe Rijnbrug (zoals genoemd in het DHV-rapport uit '87). De nieuwste onderzoeken op basis van de huidige technieken en het huidige verkeersaanbod wijzen namelijk uit dat dit juist de enige optie is om het kruispunt op een acceptabele wijze te regelen. Wel onderschrijft het college de conclusie dat een uitbreiding van het aantal opstelstroken op de Boerendijk niet haalbaar lijkt.

2. *In hoeverre is het college van oordeel dat de bevindingen uit het DHV-rapport nog actueel zijn? Welke wel en welke niet?*

In het wegennet, maar ook op sociaal maatschappelijk en economisch vlak en op het gebied van techniek hebben zich veel ontwikkelingen voorgedaan. Zo is zowel de A2 als de A12 sindsdien sterk uitgebreid en dat kan grote effect hebben gehad op de verkeersstromen door Woerden. Ook is het fietsgebruik sinds de jaren 80 sterk toegenomen, vervult het OV een hele andere functie in het vervoersaanbod en stond het gebruik van een verkeersmodel nog in de kinderschoenen. Kortom, een heel andere context in een niet vergelijkbare tijdsgeslacht. Het college is dan ook niet van oordeel dat conclusies op basis van het DHV-rapport uit 1987 nog actueel zijn. Daarom is er ook nieuw onderzoek gedaan op basis van het huidige verkeersaanbod en met het huidige verkeersmodel. De gegevens uit deze onderzoeken heeft u ontvangen.

3. *In hoeverre deelt het college de aanbeveling uit het DHV-rapport dat de enige structurele oplossing voor de verkeerssituatie Woerden west de westelijke randweg met een brug over de Rijn aangesloten op Rietveld is? En dat dit de enige manier is om de Rembrandtlaan, J. Israëlslaan en Boerendijk te ontlasten?*

Het is logisch dat het aanleggen van een Westelijke randweg altijd een verlichting geeft op de route Boerendijk, Jozef Israëlslaan en Rembrandtlaan. Dit neemt niet weg dat het op die route ook met een randweg nog steeds druk blijft. Alle onderzoeken die naar de Westelijke randweg zijn gedaan wijzen uit dat op deze route een hoog aandeel bestemmingsverkeer rijdt. Daarom is het college van mening dat in zowel een Rijnbrug (zoals genoemd in het DHV-rapport uit '87) als in Woerden West geïnvesteed moet worden. Zo is het ook in het coalitieprogramma opgenomen.

4. *In hoeverre deelt het college het oordeel van Inwonersbelangen dat al het onderzoek dat na het verschijnen van het DHV-rapport uit 1989 met dezelfde uitkomsten komen over de verkeerssituatie Woerden west? Namelijk dat de enige structurele oplossing voor de doorstroming, verkeersveiligheid en verkeersmilieuoverlast verminderen het aanleggen van de westelijke randweg, langs de waterzuivering en Molenvliet direct aangesloten op de A12, is met een Rietveldbrug over de Rijn?*

Een DHV-rapport uit 1989 is ons niet bekend. We gaan er daarom bij de beantwoording van deze vraag vanuit dat u het rapport uit 1987 bedoelt waar u eerder aan refereerde. Het college is op basis van recente onderzoeken tot de conclusie gekomen dat de aanleg van een Rijnbrug (zoals genoemd in het DHV-rapport uit '87) het grootste effect heeft als de omrijdfactor zo laag mogelijk is. Hiermee is de Gildenbrug een aantrekkelijker alternatief voor de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk dan een brug ten oosten van de waterzuiveringsinstallatie. Zodoende heeft de Gildenbrug dan ook de voorkeur gekregen in het coalitieakkoord. Het college onderschrijft dat het weggennet richting 2030 verzadigd raakt en dat een Gildenbrug noodzakelijk is om te voorkomen dat de wegen in Woerden west vastlopen. Daarbij is het aanleggen van een extra brug een investering in de robuustheid van het weggennet. Dit neemt niet weg dat ook geïnvesteed moet worden in het huidige weggennet, juist omwille van de verkeersveiligheid en milieuoverlast. Grote groepen fietsers moeten over smalle fietsstroken fietsen. Dit voldoet niet meer aan de huidige standaarden. Daarnaast heeft de raad vorig jaar de Verkeersvisie vastgesteld waarin ook de ambitie is uitgesproken voor veilige fietsroutes. De aanpassingen die op de Jozef Israëlslaan en Boerendijk binnenkort uitgevoerd worden passen binnen dat kader. Ook zorgt de combinatie van een Gildenbrug met de maatregelen Woerden west voor meer doorstroming in het gebied, waardoor de effecten op het milieu zullen verminderen. Verder onderzoekt het college of de Molendijkvariant een oplossing kan bieden voor het regionale verkeer. Tot slot is het college van mening dat een directe aansluiting van een eventuele Westelijke randweg op de A12 onrealistisch is.

Bijlagen:

De ingekomen brief met corsanummer: 18.021730

De secretaris,

drs. M.H.J. van Kruisbergen MBA



De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer



From: Tobeas, Mark <tobeas.m>
Sent: 22 Oct 2018 10:10:04
To: !Griffie
Cc: Stadhuis
Subject: Schriftelijke vragen Inwonersbelangen m.b.t. verkeerssituatie Woerden West
Attachments: artikel 42 vragen inwonersbelangen m.b.t. verkeerssituatie woerden west.pdf

*Aan het college
CC raad
CC domeincontrollers*

Bijgaand treft u aan een serie schriftelijke vragen (ex artikel 42 RvO) van de fractie van Inwonersbelangen inzake de verkeerssituatie Woerden West. Conform het RvO dient het college de vragen binnen een termijn van 30 dagen te beantwoorden (uiterlijk 21 november a.s.).

Met vriendelijke groet,

Mark Tobeas | griffier | Gemeente Woerden

Postbus 45, 3440 AA Woerden | De Bleek 10, 3447 GV Woerden

T 0348 - 428 510 | **M** 06 - 25 72 36 43 | **E** tobeas.m@woerden.nl | raadsgriffie@woerden.nl

W gemeenteraad.woerden.nl

ARTIKEL 42 VRAGEN

DHV-rapport uit 1987 over verkeerssituatie Woerden west nog steeds actueel

20 oktober 2018

Inleiding

Tijdens de politieke avond van 11 oktober is toelichting gegeven van de verkeersanalyse Woerden West. Er zijn een aantal conclusies getrokken. Een daarvan is dat de afwaardering Boerendijk geen oplossing biedt om te komen tot betere doorstroming en verbetering verkeersveiligheid. Nadelige effecten zoals geluidshinder en uitstoot fijnstof blijven in de aanliggende woonkernen.

In 1987 heeft DHV in opdracht van gemeente Woerden een verkeersstructuurplan opgesteld (deze is hier te downloaden: <https://inwonersbelangen.nl/wp-content/uploads/2017/10/verkeersstructuurplan-1987-DHV.pdf?x88826>).

Een aantal punten hieruit uitgelicht.

Inleiding/Aanleiding (blz 3)

In Woerden doen zich thans problemen voor betreffende de verkeersafwikkeling op lokale wegen en de verkeershinder in de directe omgeving daarvan.

De problematiek heeft ook betrekking op onduidelijkheden in de bestaande wegenstructuur, waardoor een aantal wegen en straten meer verkeer te verwerken krijgen dan waarvoor ze (oorspronkelijk) zijn bedoeld. Daarbij spelen bepaalde doorgaande verkeersstromen een rol, die weg zoeken door Woerden en/of door de binnenstad. Voorts liggen er een aantal vraagpunten ten aanzien van de uitbouw van het Woerdense hoofdwegennet in relatie met de realisering van de woningbouwprojecten (afronding Molenvliet-West, Snel en Polanen) en bedrijfsvestigingen (Middelland). Ten einde de huidige verkeersproblematiek het hoofd te bieden en bovendien te kunnen inspelen op de verwachte ontwikkelingen betreffende verdere uitbouw van de stad, achtte het gemeentebestuur het nodig om een toekomstvisie te ontwikkelen betreffende de verkeersstructuur.

Groei verkeer binnenstad zeer gering groeien (blz 22)

In elk van de vier varianten zal zich op het binnenstadscordon slechts een zeer geringe groei van de verkeersintensiteit voordoen. Dit wordt veroorzaakt door een toename van alleen het herkomst-bestemmingsverkeer van de binnenstad.

Duidelijk gunstig effect van de westelijke randweg (blz 23)

In variant twee is een gunstig effect duidelijk aanwezig van de westelijke randweg. In combinatie met de westelijke aansluiting op de A12. De in variant twee opgenomen Brug doet de verkeersintensiteit dalen op de Rembrandtlaan-J. Israelslaan-Hoge Rijndijk. Het activeren van het westelijke aansluitpunt op de A12 zorgt voor de verkeersafname op de

ARTIKEL 42 VRAGEN
DHV-rapport uit 1987 over verkeerssituatie
Woerden west nog steeds actueel
20 oktober 2018

Boerendijk-Waardsebaan-Hollandbaan (midden) en relatieve verkeerstoename op de Hoge Rijndijk-Hollandbaan (west).

Kruispunt Hoge Rijndijk -Boerendijk (blz 45)

Dit kruispunt is niet op een acceptabele wijze te regelen met verkeerslichten in de varianten zonder de nieuwe Rijnbrug. Niet alleen de vrij hoog oplopende cyclustijd is hier een probleem, maar ook de benodigde opstellengte op de noordtak van kruispunt. Deze reikt tot voorbij de Kwakelbrug en het kruispunt met de Leidsestraatweg. Een uitbreiding van het aantal opstelstroken op de Boerdijk lijkt niet haalbaar.

Realiseren nieuwe Rijnbrug cruciaal (blz 47)

Voorts blijkt vooral het realiseren van een nieuwe brug over de Oude Rijn aan de westzijde van Woerden van cruciaal belang voor een redelijke verkeersafwikkeling op de route J. Israellaan - Boerendijk in toekomst.

Te overwegen varianten (blz 48)

Uit deze selectie komen uiteindelijk als nader te overwegen varianten naar voren:

- Variant 2 (aansluiting A12-west; westelijke randweg; nieuwe Rijnbrug).
 - Variant 4 (als variant 2, bovendien aansluiting A12 Oost). Termen - Variant 14 (als variant 2 echter geen oostelijke randweg maar een noordelijke rondweg).
 - Variant 10 (als variant 2, bovendien Waardsebaan aangesloten op westelijke randweg).
- Omdat

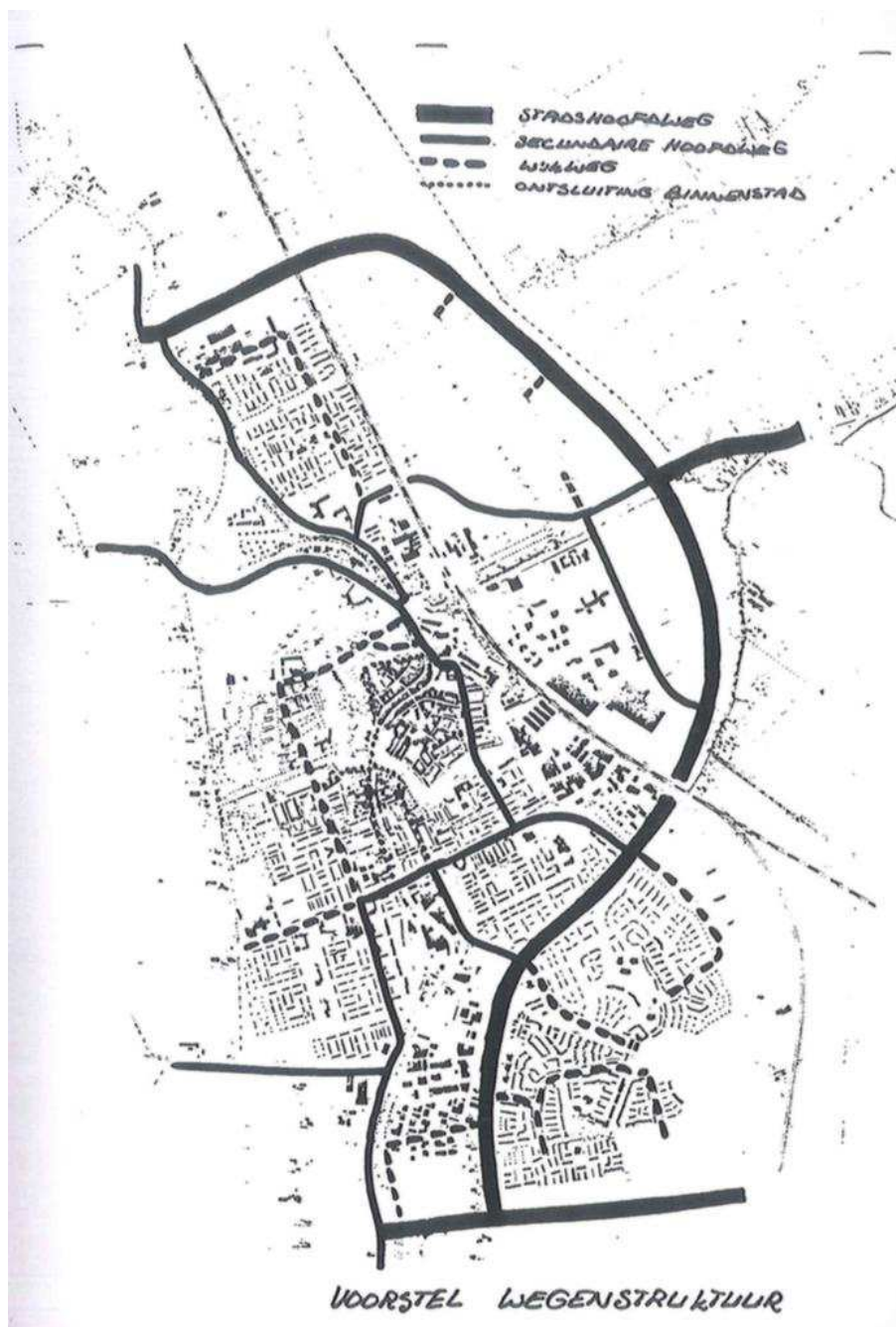
Aanbevelingen (blz 60)

b. In samenhang met de afronding van de wijk Molenvliet aan de westzijde van de stad ligt vervolgens de prioriteit bij het realiseren van de westelijke randweg in combinatie met een adequate verbinding naar de westelijke aansluiting op de A12. De westelijke randweg zou aanvankelijk ten minste moeten doorlopen tot aan de te verlengen Hollandbaan.

c. Gelet op de noodzaak om de huidige noord-zuidverbinding via de J. Israëlslaan - Boerendijk te ontlasten, dient de westelijke randweg vervolgens spoedig in Noord richting te worden doorgetrokken en via een nieuwe brug over de oude Rijn te worden aangesloten op Rietveld.

ARTIKEL 42 VRAGEN
DHV-rapport uit 1987 over verkeerssituatie
Woerden west nog steeds actueel
20 oktober 2018

Voorstel wegenstructuur (blz 62)



ARTIKEL 42 VRAGEN
DHV-rapport uit 1987 over verkeerssituatie
Woerden west nog steeds actueel
20 oktober 2018

Naar aanleiding van de toelichting op 11 oktober en het DHV-rapport uit 1987 heeft de fractie van Inwonersbelangen de volgende vragen:

1. In hoeverre is het college eens met Inwonersbelangen dat de uitkomsten van de verkeersanalyse Woerden-West (toegelicht op 11 oktober) over het afwaarderen van de Boerendijk van gelijke strekking zijn van de bevindingen uit het DHV-rapport van 1987 (onder andere blz 45)?
2. In hoeverre is het college van oordeel dat de bevindingen uit het DHV-rapport nog actueel zijn? Welke wel en welke niet?
3. In hoeverre deelt het college de aanbeveling uit het DHV-rapport dat de enige structurele oplossing voor de verkeerssituatie Woerden west de westelijke randweg met een brug over de Rijn aangesloten op Rietveld is? En dat dit de enige manier is om de Rembrandtlaan, J. Israëlslaan en Boerendijk te ontlasten?
4. In hoeverre deelt het college het oordeel van Inwonersbelangen dat al het onderzoek dat na het verschijnen van het DHV-rapport uit 1989 met dezelfde uitkomsten komen over de verkeerssituatie Woerden west? Namelijk dat de enige structurele oplossing voor de doorstroming, verkeersveiligheid en verkeersmilieuoverlast verminderen het aanleggen van de westelijke randweg, langs de waterzuivering en Molenvliet direct aangesloten op de A12, is met een Rietveldbrug over de Rijn?

Voor toelichting of vragen kunt u contact opnemen met Jan-Hubert van Rensen.

Namens de fractie Inwonersbelangen,
Hendrie van Assem