



Bijlage 15: Over-de-brug-team

Bijlage 15 Resultaten Over-de-brug-team/sessies

Bevindingen projectteam n.a.v. adviezen Over-de-brug-team

1. Inleiding

Om het perspectief van inwoners te betrekken in dit onderzoek zijn verschillende participatie groepen opgezet. Één daarvan is het Over-de-brug-team. (kort: ODB-team). Dit team bestaat uit 10 (later 8) Woerdenaren die dicht in de omgeving van de tracés wonen. Het Over-de-brug-team is gevormd op basis van algemene uitnodiging, vrijwillige aanmelding en vervolgens een selectie door het projectteam, met vooraf gedeelde criteria zoals: bereidheid breder te kijken dan eigen belang, constructief mee te denken en de diversiteit van demografie, levensfase etc. Hen werd ook gevraagd om feedback op te halen bij hun buurtgenoten.

Het doel van het Over-de-brug-team is om meerwaarde te creëren voor beide (Gildenbrug en Rietveldbrug) alternatieven, voor en door direct belanghebbenden. Denk hierbij aan ideeën voor en rondom inpassing ten behoeve van positieve effecten op de leefomgeving, werkomgeving en gebruik van het gebied. Het ODB-team richt zich daarom niet op het verkeersontwerp als zodanig, maar kijkt juist breder dan de alternatieven; vooral vanuit het perspectief van leefkwaliteit.

“Als deze brug (Gildenbrug/Rietveldbrug) er komt dan kunnen we ... doen om positief effect op de leefomgeving te creëren”.

2. Twee adviezen

Het ODB-team is in totaal 5 keer bij elkaar geweest waarvan de eerste 3 inhoudelijke sessies waren. Het eindresultaat van het de eerste drie inhoudelijke ODB-sessie is het document met de titel “Over-de-Brug...” d.d. 25 juli 2019.

Een deel van het ODB-team kon zich niet vinden in het eindresultaat (bijlage 1) en heeft besloten om geen energie te steken in de aanpassingen van het eerste advies en heeft ervoor gekozen om een eigen advies te schrijven met als titel “Participatietraject ‘Over-de-Brug’ (bijlage 2).

Tijdens de tussenfase Rembrandtbrug is gewerkt met over-de-brug-sessies. Tijdens deze sessie is door veel belangstellende input waardevolle input geleverd. De resultaten van die sessie zijn gebundeld en vormen het inhoudelijk advies van de Rembrandtbrug (Bijlage 3).

Zodoende liggen er drie adviezen. Het projectteam wil alle deelnemers van het ODB-team bedanken voor hun inzet en waardevolle inbreng. Beide adviezen bevatten veel belangrijke suggesties en aanbevelingen.

3. Wat stelt het projectteam voor om **wel** mee te nemen?

Het projectteam heeft de verantwoordelijkheid om het college en de raad volledig en goed te informeren. Beide adviezen hebben veel goede aanbevelingen en kennen belangrijke aandachtspunten. Toch betekent het niet dat elke aanbeveling of voorstel daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. In dit hoofdstuk worden alle gehonoreerde voorstellen en ideeën benoemd. Sommige voorstellen zijn generiek van toepassing op elke brug, andere weer specifiek voor een bepaalde brug.

Generiek voor elke brug

1. Parkachtige weg inrichting (natuurlijk sturen op snelheid).
2. De doorvaarthoogte bepaalt het aantal brugopeningen. Hoe minder brugopeningen, hoe beter het vaarverkeer doorstroomt. Als boten ongehinderd kunnen doorvaren hebben bewoners minder last van 'geparkeerde' boten en daarmee hangt privacygevoel samen. Bij een echt hoge brug kan het waardevolle historische Jaagpad behouden worden.
3. Aandacht voor langzaam verkeer in ontwerp.
4. Zowel de brug als een eventueel nieuwe weg natuurlijk inpassen in bestaande omgeving. Passende architectuur toepassen. Daarnaast dient de brug zo smal mogelijk te zijn.
5. Bij overschrijden van geluidnormen geluidsschermen plaatsen.
6. Overschrijden van geluidnormen geluidsschermen plaatsen.
7. Verkeer over bruggen kan vervelend 'bonkend' geluid veroorzaken. Zorg voor een stille brug.

Specifiek voor de Gildenbrug

1. Kruising Veldbloemenlaan-Hollandbaan aanpassen om oversteekbaarheid en veiligheid te vergroten en 'entree' naar de wijk Molenvliet (-Noord) uit te laten stralen dat je een 30 km-zone binnenkomt. De wens om de Veldbloemenlaan fysiek ook 30 km-zone te laten zijn, wordt meegenomen zodra de riolering moet worden vervangen.
2. Veilige oversteekplaats Gildenweg-Daggeldersweg door een tussenberm (voor voetgangers) te plaatsen.
3. Aan de noordzijde van de Hollandbaan (tussen Rotonde Hollandbaan–Molenvlietbaan en de Gildenweg) een slingerend wandelpad aanleggen inclusief (subtiel) verlichting en aansluiten op project Hollandbaan/Waardsebaan.
4. Aan de zuidzijde een breed tweerichtingsfietspad op de Hollandbaan realiseren en doortrekken op de Gildenweg.
5. Streven naar een nieuwe speeltuin met als eis dat deze veilig bereikbaar moet zijn voor jonge kinderen van met name woningen Barwoutswaarder.
6. Huidige speeltuin is ook gemeenschapsplein voor barbecues en buurt evenementen. Er wordt gestreefd naar een nieuwe locatie.

Specifiek voor de Rietveldbrug

1. Kruising Veldbloemenlaan-Hollandbaan aanpassen om oversteekbaarheid en veiligheid te vergroten en 'entree' naar de wijk Molenvliet (-Noord) uit te laten stralen dat je een 30 km-zone binnenkomt. De wens om de Veldbloemenlaan fysiek ook 30 km-zone te laten zijn, wordt meegenomen zodra de riolering moet worden vervangen.
2. Betere verlichting op het jaagpad tussen Gildenweg en Rietveldtracé.
3. Aan de noordzijde van de Hollandbaan (tussen Rotonde Hollandbaan–Molenvlietbaan en de Gildenweg) een slingerend wandelpad aanleggen inclusief (subtiel) verlichting en aansluiten op project Hollandbaan/Waardsebaan).
4. Aan de zuidzijde een breed tweerichtingsfietspad op de Hollandbaan realiseren en doortrekken op de Hollandbaan naar het Rietveldtracé.

5. Weidepad doortrekken naar de Barwoutswaarder zodat er een mooie recreatieve route ontstaat. (streven om rondje te creëren als recreatief pad. Dit moet in een latere fase uitgewerkt worden, doel is om woongebieden te integreren met bedrijventerrein.)

Specifiek voor de Rembrandtbrug

1. Er mag geen sluipverkeer ontstaan op de Barwoutswaarder. Op de brug mag niet afgeslagen worden naar Barwoutswaarder. Maak de Barwoutswaarder naar de brug toe doodlopend en laat alleen fietsers en voetgangers de nieuwe weg oversteken.
2. Als de brug open staat, kan het ervoor zorgen dat doorgaand verkeer dat niet afslaat om de brug over te gaan, onnodig moet wachten. Hoewel in deze fase daarvoor nog geen concrete oplossing bestaat, zal in de volgende fase dit als belangrijk ontwerpaandachtspunten worden opgepakt.
3. De milieustraat heeft een inrit aan de noordzijde (vanaf Barwoutswaarder) en een uitrit aan de zuidzijde (Hollandbaan). Nu komt er met de Rembrandtbrug een drukke route bij, die het verkeer op de Hollandbaan drukker maakt. Mocht de oversteekbaarheid van het verkeer komend vanaf de gemeentewerf, ook in relatie tot de uitgang van het pompstation (Texaco) onveilig worden, dan kan gedacht worden aan een nieuwe uitrit van de gemeentewerf aan bijvoorbeeld de Touwslagersweg of weer terug naar de Barwoutswaarder.
4. Het aanpassen van het kruispunt Leidsestraatweg–Rembrandtlaan leidt er wellicht toe dat de as van de weg ter plekke richting de woningen ten noorden van het kruispunt wordt verplaatst. Dit gaat ten koste van het huidige groen. Een goede inpassing met groen tussen de woningen en de rotonde is hier de oplossing.
5. Het huidige Jaagpad verkeert in een slechte staat. Als men toch aan de slag gaat, kan werk met werk worden gemaakt door het Jaagpad tegelijk met de uitvoering op te knappen
6. De Rembrandtbrug staat haaks op de woningen van het kruispunt Leidsestraatweg–Rembrandtlaan. Gevolg is dat lichten van wegverkeer recht de woningen in schijnt. Hiervoor dienen maatregelen getroffen te worden.

*1. Wat stelt het projectteam voor om **niet** mee te nemen?*

Vanwege de impact, kosten en/of bevoegdheid adviseert het projectteam om enkele onderwerpen niet op te nemen in het ontwerp en vervolg proces.

In dit hoofdstuk worden de aanbevelingen en voorstellen die het projectteam adviseert niet mee te nemen puntsgewijs per thema beschreven.

Niet meenemen:

- Wens: Handhaving rijgedrag met flitspalen.
 - Reactie: Deze bevoegdheid ligt bij het Openbaar Ministerie (OM). We zullen dit verzoek aankaarten bij het OM.
- Wens: Veldbloemenlaan fysiek aan te pakken naar een 30km-zone.
 - Reactie: Het fysiek aanpassen van de Veldbloemenlaan past niet binnen de scope en doelstelling van dit project. Wel wordt de behoefte erkent. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze fysieke aanpassing plaatsvinden als de riolering moet worden vervangen.
- Wens: Jaagpad behouden zonder abrupte onderbreking van een brug

- Reactie: Het jaagpad onder de brug door leiden is technisch ingewikkeld en naar huidig inzicht kostbaar en is daarom niet als uitgangspunt gekozen. In de volgende fase zal bekeken worden of dit toch mogelijk is. Zie punt 7 bij thema Veilig Verkeer.
- Wens: Stimuleer meer mensen om de (elektrische) fiets te nemen, te lopen of een elektrische auto te gebruiken en richt hier de infrastructuur op in.
 - Reactie: Het stimuleren van duurzame vervoersmiddelen is een gemeente breed aspect en wordt niet in het project opgepakt. Wel is er voldoende aandacht voor voetgangers, fietsers en autoverkeer in het ontwerp.
- Het verlichten van het Weidepad langs de Lobben
 - Reactie: Het verlichten van dit deel van het bestaande Weidepad heeft geen invloed op de leefbaarheid van gebied rondom de brug en het tracé. Alhoewel de wens begrijpelijk is nemen we dit niet mee.
- Het plaatsen van geluidschermen en/of stilasfalt om overlast tegen te gaan.
 - Reactie: Geluidswerende maatregelen worden alleen getroffen als daar wettelijk gezien noodzaak toe is. Geluidswerende maatregelen treffen waar wettelijk gezien geen noodzaak is zou precedentwerking hebben in de hele gemeente.
- Het verhuizen van het kinderdag verblijf
 - Reactie: Alhoewel het beter zou zijn als het kinderdagverblijf in de wijk zou zitten en niet op het bedrijventerrein, gaat het wat ver om als veiligheidsmaatregel te kiezen voor verplaatsing van het kinderdagverblijf. Wel zal het kruispunt ter hoogte van de Veldbloemenlaan en het kinderdagverblijf veiliger worden gemaakt voor overstekende wandelaars.
- Fietstunnel/brug kruising Molenvlietbaan – Hollandbaan
 - Reactie: Scheiden van langzaam en snel verkeer is heel goed, maar de kosten en de ruimtelijke impact die hiermee samenhangen zijn dermate groot dat dit niet wordt geadviseerd mee te nemen. Wel wordt de rotonde omgevormd tot een kruispunt met VRI waardoor er een veilige oversteek ontstaat en tevens een goede doorstroming.
- Rechtsafopstelstroken bij rotonde Rembrandtlaan – Leidsestraatweg – Rembrandtbrug
 - Reactie: Uit de eerste verkeerskundige analyse blijkt dat het vanuit verkeersdoorstromingseffect wenselijk is alleen vanuit verkeersveiligheid een breekpunt is. Door dubbele rijstroken op een rotonde ontstaan potentiële afdekongevallen. Om die reden wordt geadviseerd dit niet te doen. Wel zal er in een eventuele nadere fase uitgebreid onderzoek plaatsvinden in samenhang met de verkenning naar een tweerichtingsfietspad op de Rembrandtlaan.
 -

2. Inhoudelijke discrepanties

In het advies met titel 'Participatietraject 'Over-de-Brug' (bijlage 2) worden enkele uitspraken gedaan welke aanleiding zijn voor enige nuancering. Puntsgewijs worden deze punten benoemd en toegelicht.

1. Naar aanleiding van de opmerkingen op bladzijde 5 over het recreatieverkeer en de vertegenwoordiging van watersportverenigingen in het participatieproces geven we aan dat diverse partijen geconsulteerd zijn en het recreatieverkeer als belangrijk aspect is meegenomen zoals onder andere blijkt uit bijlage 5 van de effectrapportage.
2. Bladzijde 5 van het advies gaat in op onderzoek naar vaarhoogtes en de effecten daarvan. Uit ons onderzoek na consultatie met verschillende watersportvertegenwoordigers blijkt dat er pas bij een doorvaarthoogte van 2,75 meter de brug significant minder open moet. Elke decimeter heeft enig effect, maar in deze fase van het project is er voor gekozen om dit niet tot in detail uit te werken omdat een beperkt verhoging geen grote effecten hebben op vaar- en wegverkeer, zie bijlage 5 van de effectrapportage. In de planuitwerkingsfase zal bij de technische uitwerking gestreefd worden naar een zo hoog mogelijke brug, zonder dat dit grote ruimtelijke en financiële gevolgen heeft. Daarbij zullen we ook nagaan of het Jaagpad onder de brug door te leiden is.
3. De foto met tekst op bladzijde 6 en de schematische weergave op pagina 9 zijn bedoeld om te illustreren dat er mogelijkheden zijn om de doorvaarthoogte te vergroten en het Jaagpad te behouden. Hoewel de getoonde getallen en uitgangspunten niet overeenkomen met onze uitgangspunten en metingen willen we het achterliggende doel nastreven.
4. De in het advies geformuleerde doelstelling op pagina 7 zijn een eigen vertaling van de doelstelling van het project.
5. In het advies op pagina 11 wordt gevraagd om aandacht voor de potentiële opbrengstwaarde van de gemeentegronden ten oosten van de rioolwaterzuivering. In de samenvattende analyse Brug Woerden-West en bijbehorende kostennotitie zijn zowel de investeringskosten als een analyse van potentiële grondwaarde en de relatie met mogelijke toekomstige gebiedsontwikkelingen per alternatief opgenomen.

Bijlage 1 Advies Over-de-brug-team



25 JULI 2019

"Over-de-Brug..."

Bevindingen en aanbevelingen ten aanzien van de brugalternatieven Gildenbrug en Rietveldbrug, samengesteld door een groep van 10 direct omwonenden: het Over-de-brug-team.

“Over de brug...”

Bevindingen en aanbevelingen ten aanzien van de brugalternatieven Gildenbrug en Rietveldbrug

INHOUDSOPGAVE

Totstandkoming

- Selectie Over-de-brug-team
- Doel Over-de-brug-team
- Proces Over-de-brug-team

Intentie

Algemene aanbevelingen

Thema's van belang

- Thema 1: Veilig verkeer
- Thema 2: Toekomstbestendige infrastructuur
- Thema 3: Landschappelijke waarde
- Thema 4: Prettige leefomgeving

Ideeën voor inpassing

- Veilig verkeer
- Toekomstbestendige infrastructuur
- Landschappelijke waarde
- Prettige leefomgeving

Colofon

TOTSTANDKOMING

De startnotitie “Westelijke Ontsluiting Woerden” is op 4 april goedgekeurd door de raad. De startnotitie beschrijft het doel van het project als volgt: “het verbeteren van de westelijke ontsluiting van Woerden door een goede en veilige doorstroming van het verkeer te realiseren.”

De raad heeft verzocht twee alternatieven van een brug over de Oude Rijn met aansluiting op Hollandbaan te onderzoeken, namelijk:

- Brug aansluitend op Gildeweg en vervolgens Hollandbaan;
- Brug en verbinding met Hollandbaan ten oosten van waterzuivering.

SELECTIE OVER-DE-BRUG-TEAM

Om het perspectief van inwoners te betrekken in dit onderzoek zijn verschillende participatielijnen ontwikkeld. Één daarvan is het Over-de-brug-team. (kort: ODB-team). Dit team bestaat uit 10 Woerdenaren die dicht in de omgeving van de tracés wonen. Het Over-de-brug-team is gevormd op basis van een selectie door het projectteam, met vooraf gedeelde criteria zoals: bereidheid breder te kijken dan eigen belang, constructief mee te denken en de diversiteit van demografie, levensfase etc. Hen werd ook gevraagd om feedback op te halen bij hun buurtgenoten. De aanmeldingsprocedure voor het Over-de-brug-team verliep zowel online als offline en is gecommuniceerd via informatiebrieven aan omwonenden en tijdens de informatieavond op 17 april jongstleden.

DOEL OVER-DE-BRUG-TEAM

Het doel van het Over-de-brug-team is om meerwaarde te creëren voor beide alternatieven, voor en door direct belanghebbenden. Denk hierbij aan ideeën voor en rondom inpassing ten behoeve van positieve effecten op de leefomgeving, werkomgeving en gebruik van het gebied. Het ODB-team richt zich daarom niet op het verkeersontwerp als zodanig, maar kijkt juist breder dan de alternatieven; vooral vanuit het perspectief van leefkwaliteit.

“Als deze brug (Gildenbrug/Rietveldbrug) er komt dan kunnen we ... doen om positief effect op de leefomgeving te creëren”.

PROCES OVER-DE-BRUG-TEAM

Het Over-de-brug-team heeft zich in drie sessies verdiept in de mogelijkheden, kansen en aandachtspunten indien Gildenbrug of Rietveldbrug gerealiseerd worden. Tussen de sessies door hebben zij hun kennissenkring uit de buurt geconsulteerd, om feedback op te halen en breed gedragen advies te formuleren.

Het Over-de-brug-team is gestart vanuit eigen behoeften en pijnpunten voor woon-, werk- en leefplezier en de winst- en verliespunten voor het gebied. Hieruit zijn thema's naar voren gekomen die belangrijk zijn voor de kwaliteit van de omgeving en leefplezier. De behoeften en pijnpunten zijn vervolgens vertaald naar ideeën en aanbevelingen voor de tracés. Met de komst van een brug en de hinder die daarmee gemoeid is wordt immers een flinke inbreuk gedaan op de leefomgeving van de direct omwonenden. De ideeën en aanbevelingen uit het ODB-team zijn er op gericht om de huidige leefbaarheid zo veel mogelijk in stand te houden.



► OVER DE BRUG

INTENTIE

Het Over-de-brug-team is in principe geen voorstander van de brugalternatieven zoals door de raad geselecteerd. Desalniettemin hebben zij, desgevraagd, constructieve aanbevelingen opgesteld in het geval dat één van deze alternatieven er toch komt.

Het Over-de-brug-team vindt het belangrijk dat Woerdenaren zich nu en in de toekomst efficiënt en veilig van A naar B kunnen verplaatsen op een manier die de natuur zo min mogelijk schaadt en de leefomgeving van omwonenden respecteert.

Vanuit dit uitgangspunt benoemt het Over-de-brug-team in dit document haar bevindingen en aanbevelingen ten aanzien van de brugalternatieven Gildenbrug en Rietveldbrug. Deze zijn gestructureerd in vier thema's die van belang zijn voor de inpassing van- en het besluitvormingsproces rond de tracés Gildenbrug en Rietveldbrug.



Foto: Huib van der Kolk

► OVER DE BRUG

ALGEMENE AANBEVELINGEN

De Gildenbrug en de Rietveldbrug zijn twee brugalternatieven die de gemeenteraad van Woerden heeft geselecteerd als mogelijke oplossingen voor de lokale verkeersproblematiek in Woerden-West. Voor het besluitvormingsproces van de gemeenteraad doet het Over-de-brug-team de volgende algemene aanbevelingen:

- **Communicatie:** Heldere, transparante en tijdige communicatie van beslissingen met omwonenden voorkomt onrust en zorgen bij betrokkenen. Gemaakte afspraken en beloften moeten worden nagekomen.
- **Visie lange termijn:** Het is onverstandig een besluit te nemen zonder een visie voor de lange termijn.
- **Groene hart:** De oplossing voor de verkeersdrukke moet de natuur en de stilte van het Groene hart zo min mogelijk verstoren.
- **Compensatie:** Omwonenden moeten op een adequate wijze worden gecompenseerd voor de hinder die het tracé hen oplevert. Gemeente dient genereus om te gaan met de personen wier huis en erf verdwijnt als gevolg van de brug.
- **Budget:** Als je het doet, doe het dan goed. Zorg voor voldoende budget om dit in één keer goed aan te pakken. Maak hiervoor voldoende geld en middelen vrij.

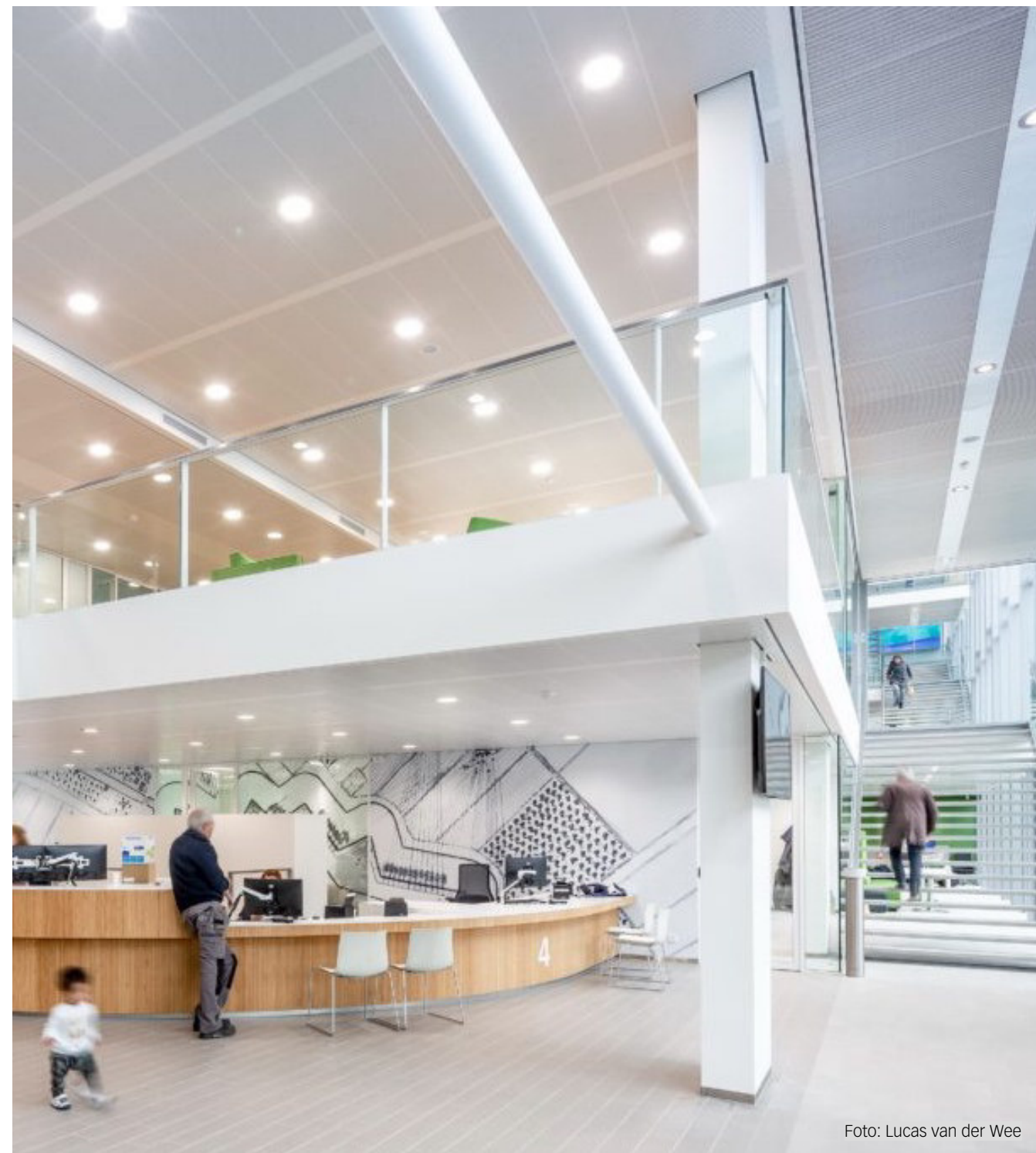


Foto: Lucas van der Wee

Thema's

► **OVER DE BRUG**

THEMA'S VAN BELANG

Naast de algemene aanbevelingen benadrukt het Over-de-brug-team vier belangrijke thema's waarmee in de plannen rekening dient te worden gehouden. De thema's zijn als volgt:

1. Veilig verkeer
2. Toekomstbestendige infrastructuur
3. Landschappelijke waarde
4. Prettige leefomgeving

**Veilig
Verkeer**

**Toekomst-
bestendige
infrastructuur**

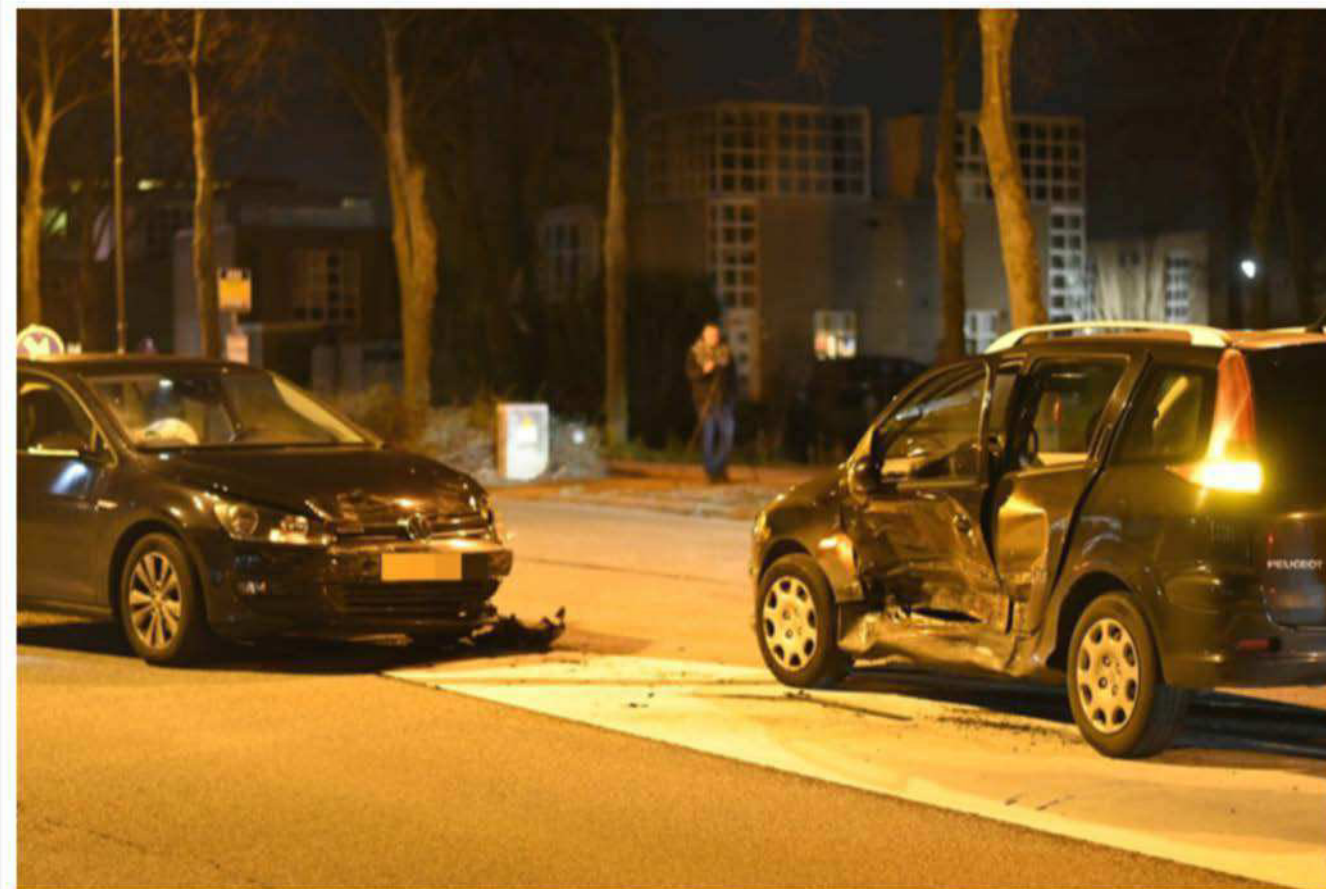
**Landschappelijke
waarde**

**Prettige
leefomgeving**

► OVER DE BRUG

THEMA 1: VEILIG VERKEER

Het Over-de-brug-team observeert dat er op veel plekken in Woerden te hard wordt gereden. Dit maakt het verkeer voor iedereen onveilig. Naast handhaving en afzonderlijke rijstroken is verlichting een goed middel voor het verhogen van de veiligheid van traag verkeer. Daarnaast is het verminderen van verkeersdrukke en het belonen van goed rijgedrag belangrijk voor het verminderen van ongelukken.



▲ Op de kruising van de Kuipersweg met de Hollandbaan in Woerden heeft een ongeluk plaatsgevonden. © 112mediautrecht

Veel schade door botsing in Woerden

Op de kruising van de Kuipersweg met de Hollandbaan in Woerden is vanavond een ongeluk gebeurd. Twee auto's zijn op elkaar gebotst.

Jan Balk 09-01-19, 19:30



Foto: Shutterstock

► OVER DE BRUG

THEMA 2: TOEKOMSTBESTENDIGE INFRASTRUCTUUR

Het Over-de-brug-team vindt het belangrijk dat de aan te leggen brug past in de toekomstige ontwikkeling van Woerden en de investering hiervan voor de lange termijn is.

Daarnaast lijken de huidige alternatieven vooral gericht op autoverkeer. Het Over-de-brug-team stelt voor om het gebruik van duurzame vervoerswijzen te stimuleren zoals (elektrische) fietsen en lopen. Wanneer er een nieuw tracé wordt aangelegd moet dit worden ingericht met nadruk op alle soorten traag/duurzaam verkeer zodat dit in Woerden gestimuleerd wordt.



► OVER DE BRUG

THEMA 3: LANDSCHAPPELIJKE WAARDE

Het Over-de-brug-team hecht veel waarde aan de groene omgeving van Woerden. Hoewel het tracé hier onafwendbaar afbreuk aan zal doen, moet het met respect voor de natuurlijke omgeving worden ingepast. Dit betreft het uiterlijk, bijvoorbeeld de esthetiek van de brug, groene geluidsbarrières en wegen verborgen tussen bomenrijen. Maar dit betreft ook het rekening houden met bestaand groen en eco-systemen.



► OVER DE BRUG

THEMA 4: PRETTIGE LEEFOMGEVING

Wanneer één van de brugalternatieven er komt, kan bij de aanleg ervan direct actie worden ondernomen ter verbetering van de omgeving. In de omgeving van de tracés zijn er op sommige plekken kansen voor recreatie waarop de infrastructuur direct kan worden aangepast. Op andere plekken is juist een gebrek aan ruimte voor spelende kinderen, waarvoor een oplossing moet worden gevonden. Tot slot is het beperken van geluidsoverlast en fijnstof een prioriteit voor omwonenden van de tracés. Verkeer moet zo soepel mogelijk door Woerden kunnen bewegen zodat geluidshinder en fijnstof voor leefomgeving zo beperkt mogelijk blijft. Concreet; zoveel mogelijk doorrijden en zo weinig mogelijk stilstaan en optrekken.



Voorstellen ten behoeve van leefbaarheid rondom de tracés

In het geval dat één van de brug alternatieven er komt, stelt het Over-de-brug-team de volgende ideeën voor om bij de inpassing van de brug de omgeving van meerwaarde te voorzien. De ideeën zijn geclusterd op de thema's die van belang zijn.

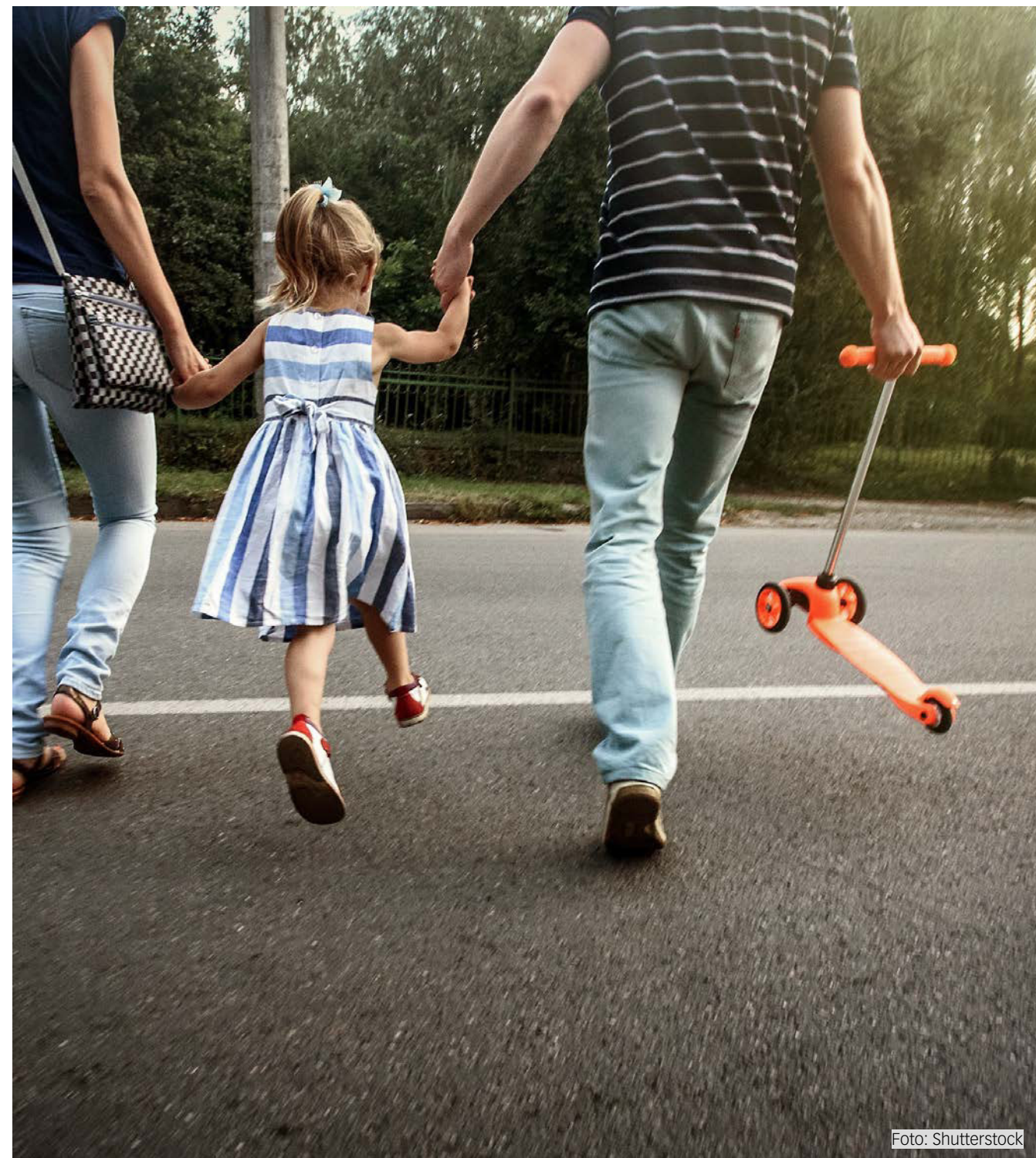
Thema 1

Veilig verkeer

THEMA 1: VEILIG VERKEER

Snelheidsverlagende parkweg

- In de bocht van de Hollandbaan naar de Gildeweg wordt er te hard gereden door auto's en brommers. Ook het oversteken van de Hollandbaan en de Veldbloemenlaan (bijvoorbeeld naar het kinderdagverblijf) is hierdoor erg gevaarlijk. Het idee is om dit rijgedrag tegen te gaan en een goede doorstroming te bevorderen door handhaving (evt. met behulp van sensoren en flitsers), beloning positief rijgedrag en door de wegen anders in te richten. Bijvoorbeeld door een 'parkachtige' weginrichting met veel bomen die verkeersremmend moeten werken en een prettigere uitstraling hebben voor de buurt.
- Daarnaast moet de Veldbloemenlaan fysiek uitstralen dat het een 30 km weg betreft. Snelheidshandhaving kan hier ook bij helpen.
- Er is een veilige oversteekplaats van de Gildeweg nodig voor voetgangers vanaf de Daggeldersweg.





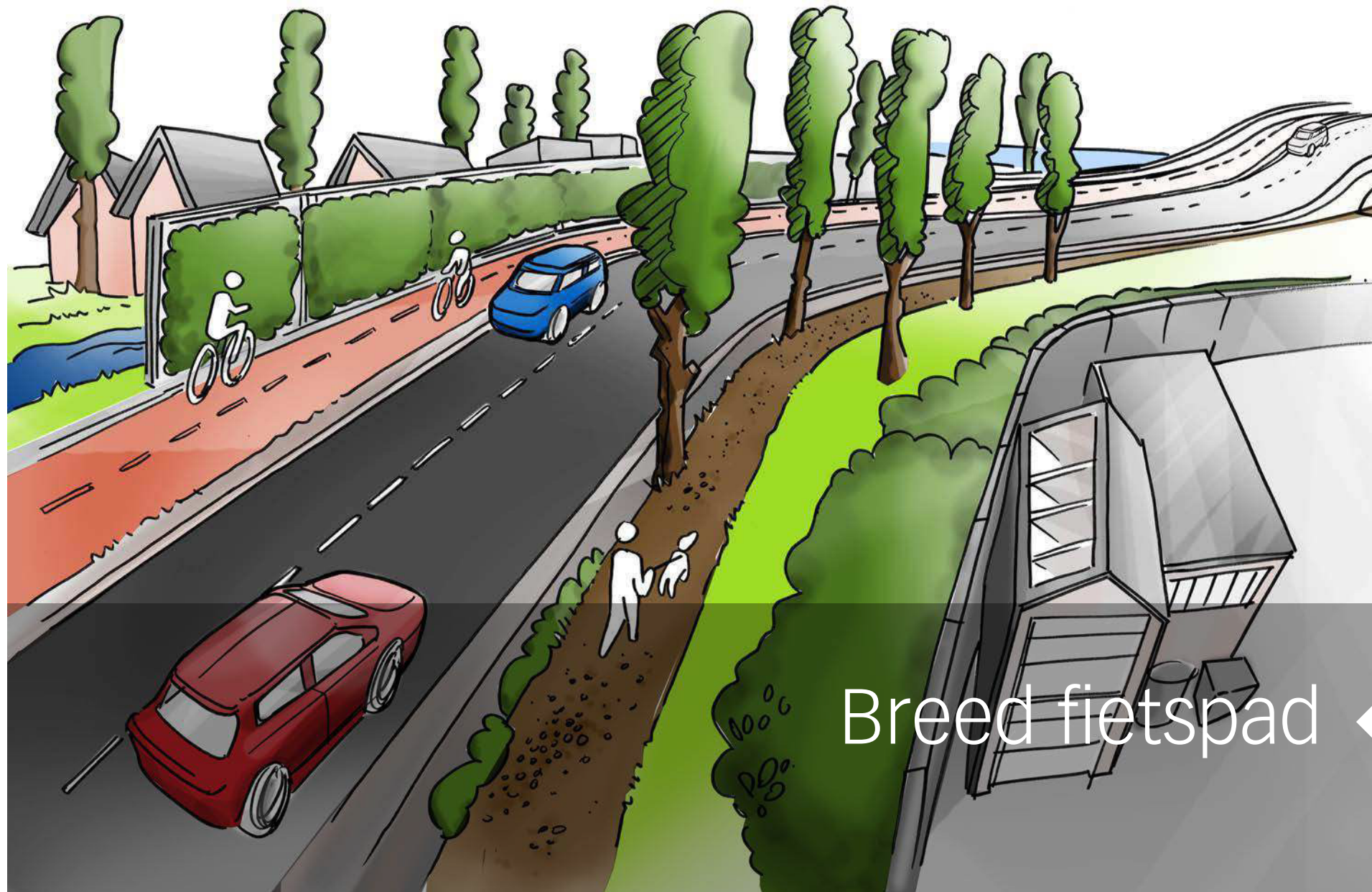
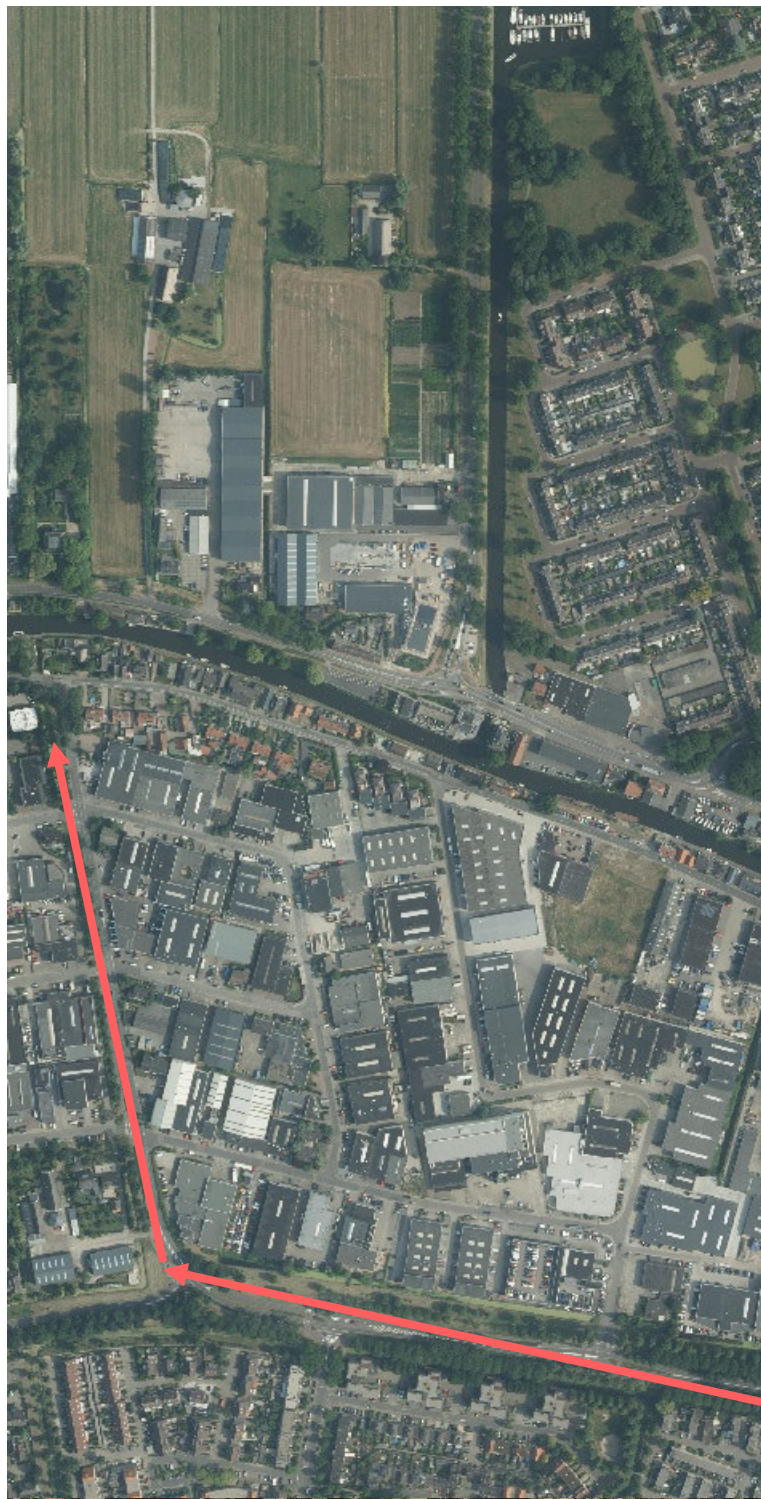
► OVER DE BRUG

THEMA 1: VEILIG VERKEER

Breed fietspad

Aan de Hollandbaan, tussen de rotonde bij de gamma en de Gildeweg ligt een mooie oude bomenrij. Deze plek is geschikt om een verlicht wandelpad aan te leggen, wat slechts door 1 weg onderbroken wordt. Dit wandelpad kan worden uitgevoerd met houtsnippers zodat het gebruik voor fietsers niet toelaat. Daarnaast kan het fietspad aan de zuidkant worden verlicht en verbreed tot een tweerichtingsfietspad. Dit levert een prettige fietservaring en een veiligere situatie op. Het brede fietspad wordt doorgetrokken langs de Gildeweg. Dit betekent dat de wegen van het bedrijventerrein aan de oostzijde worden afgewend ten behoeve van een ononderbroken fietspad. Langzaam en snelverkeer moeten elkaar zo min mogelijk kruisen. Dit brede tweerichting fietspad kan voor de veiligheid ook worden doorgetrokken als separate tweerichtingsstrook op de brug.





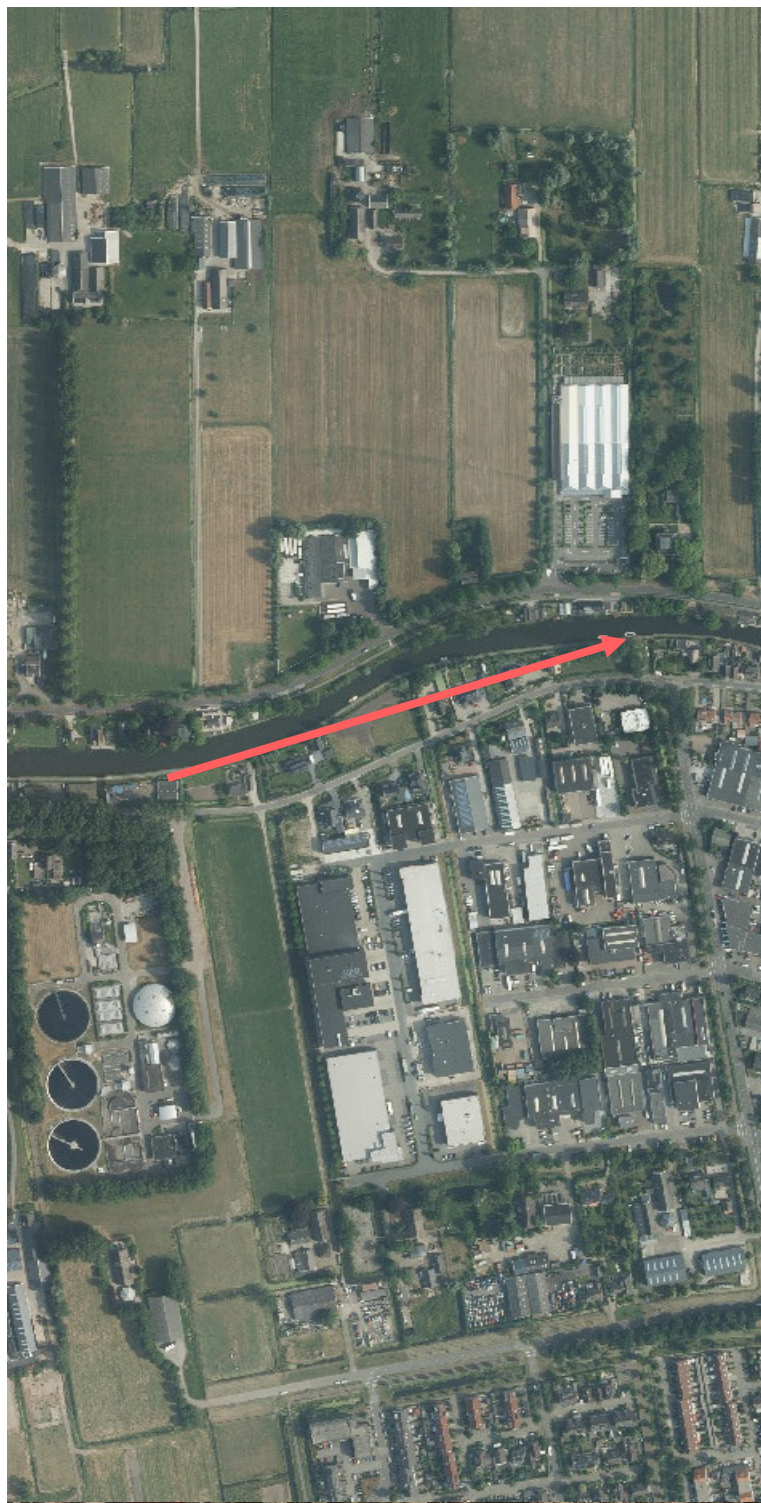
Breed fietspad

THEMA 1: VEILIG VERKEER

Fietsvriendelijke Rijn oevers

Het jaagpad hoort bij de cultuur-historische landinrichting en is van waarde voor recreatief gebruik van het landschap en biedt de mogelijkheid om veilig langs de Rijn van West naar Oost te fietsen. Deze functie moet behouden blijven. Het Jaagpad tussen het Rietveld tracé en de Gildenbrug is een slecht onderhouden pad, het is onverlicht en daardoor 's avonds onveilig. Het idee is om betere verlichting aan te leggen en het rijgedrag meer te handhaven, zodat deze route toegankelijker en veiliger wordt voor fietsers. Ook moet het Jaagpad doorlopen van West naar Oost zonder abrupt te worden onderbroken door de brug. Dit heeft te maken met de veiligheid op het kruispunt en de hoogte van de brug.





► OVER DE BRUG

THEMA 1: VEILIG VERKEER

Vaarverkeer

De hoogte en de breedte van de brug zijn bepalend voor de doorstroming van het wegverkeer. Houd daarom rekening met vaarverkeer bij het ontwerp van de brug. Daarnaast heeft de hoogte van de brug invloed op het licht onder de brug. Houdt rekening met de veiligheid van het vaarverkeer door voldoende zicht te creëren voor vaarverkeer, vooral bij tegenliggers. Een hogere brug biedt daarnaast de mogelijkheid om het jaagpad door te laten lopen. Dit draagt bij aan zowel de verkeersveiligheid als de landschappelijke waarde.



Foto: Jaco Kazius

Thema 2

Toekomstbestendige infrastructuur

► OVER DE BRUG

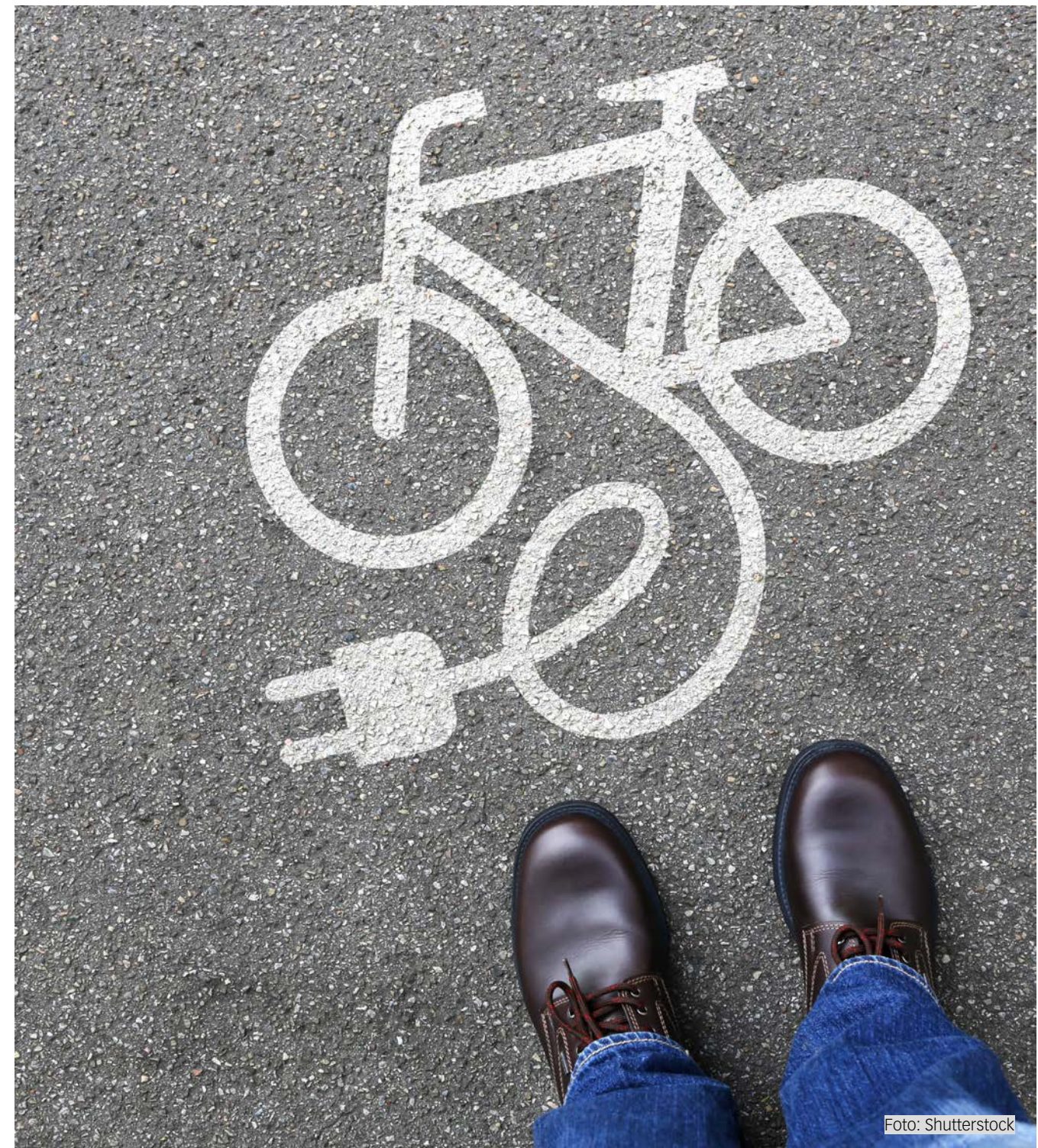
THEMA 1: TOEKOMSTBESTENDIGE INFRASTRUCTUUR

Duurzame vervoersmiddelen stimuleren

Stimuleer meer mensen om de (elektrische) fiets te nemen, te lopen of een elektrische auto te gebruiken. Richt de infrastructuur hierop in, met andere woorden: besteed aandacht aan traag verkeer.

Seizoensafhankelijk fietsen en wandelen

Zodra het donker is kan je het Weidepad langs de Lobben op dit moment niet gebruiken. Om te zorgen dat er ook in de winterdagen gefietst en gewandeld kan worden moet het pad verlicht worden. Bijvoorbeeld met groen licht, wat wel voldoende licht geeft maar waardoor het geen 'landingsbaan' wordt. Daarnaast moet het Weidepad doorgetrokken naar Barwoutswaarder zodat er een mooie recreatieroute ontstaat.





Seizoensonafhankelijk
fietsen & wandelen

Thema 3

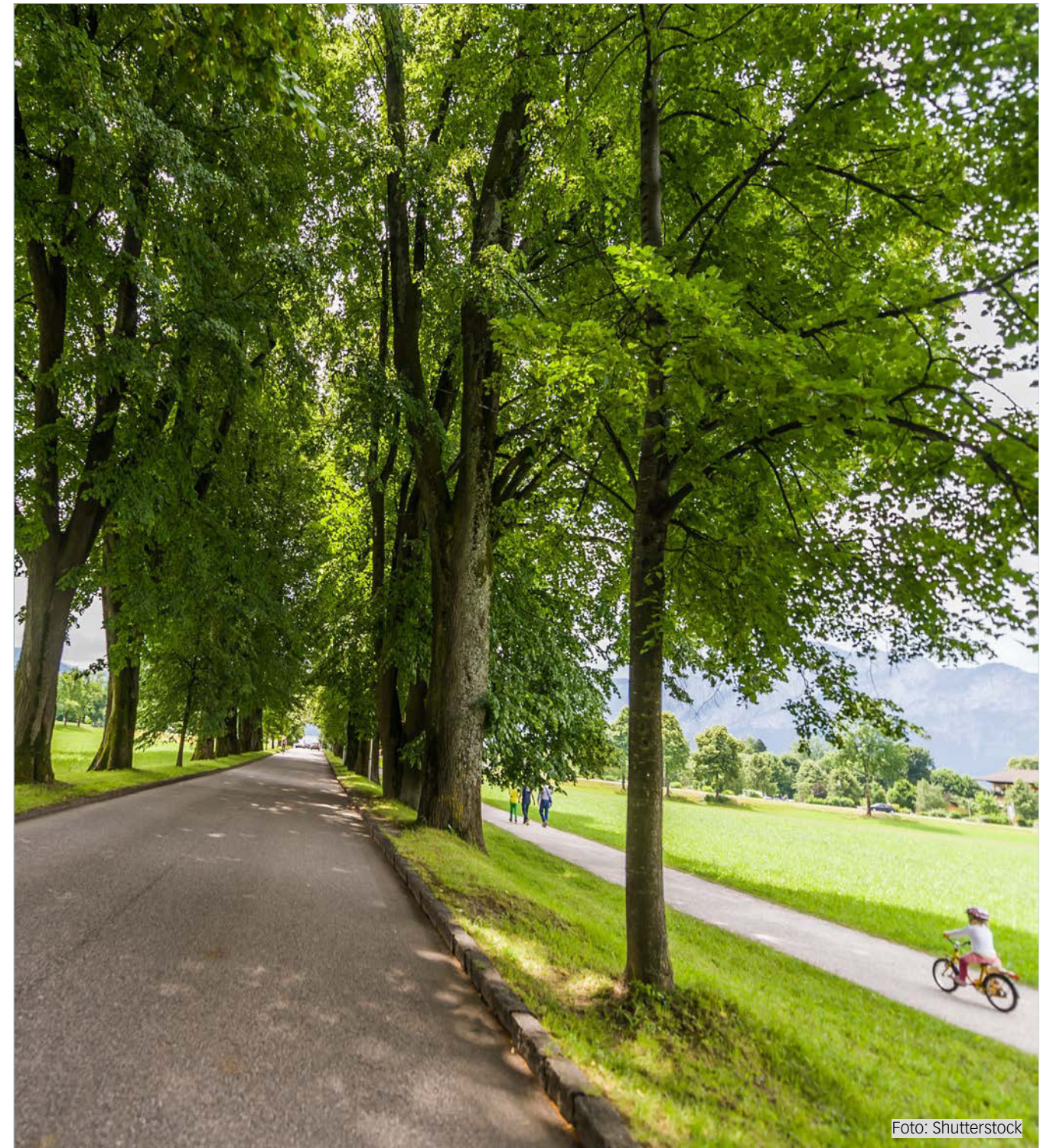
Landschappelijke waarde

► OVER DE BRUG

THEMA 3: LANDSCHAPPELIJKE WAARDE

Natuurlijke inpassing

Zowel de brug als een eventueel nieuwe weg ernaartoe moet passen in de natuurlijke omgeving. Denk hierbij aan het planten van bomen rond de weg en een passend ontwerp voor de brug zelf. Bij de Rietveldbrug past een bomenrij op een verhoogde grondwal.



Thema 4

Prettige leefomgeving

THEMA 4: PRETTIGE LEEFOMGEVING

Verliespunt: speeltuin

Er wonen veel kinderen in de buurt. In het geval van de Gildenbrug ziet het ODB-team geen goede alternatieve locatie voor de speeltuin. Het Johan Cruijff plein is te ver weg. Een voorwaarde voor de nieuwe locatie is dat de speeltuin veilig bereikbaar moet zijn voor kinderen. Daarnaast wijst het ODB-team op de functie van de huidige speeltuin als gemeenschapsplein waar barbeques en buurtevenementen worden georganiseerd. Deze functie moet behouden blijven op de alternatieve locatie.

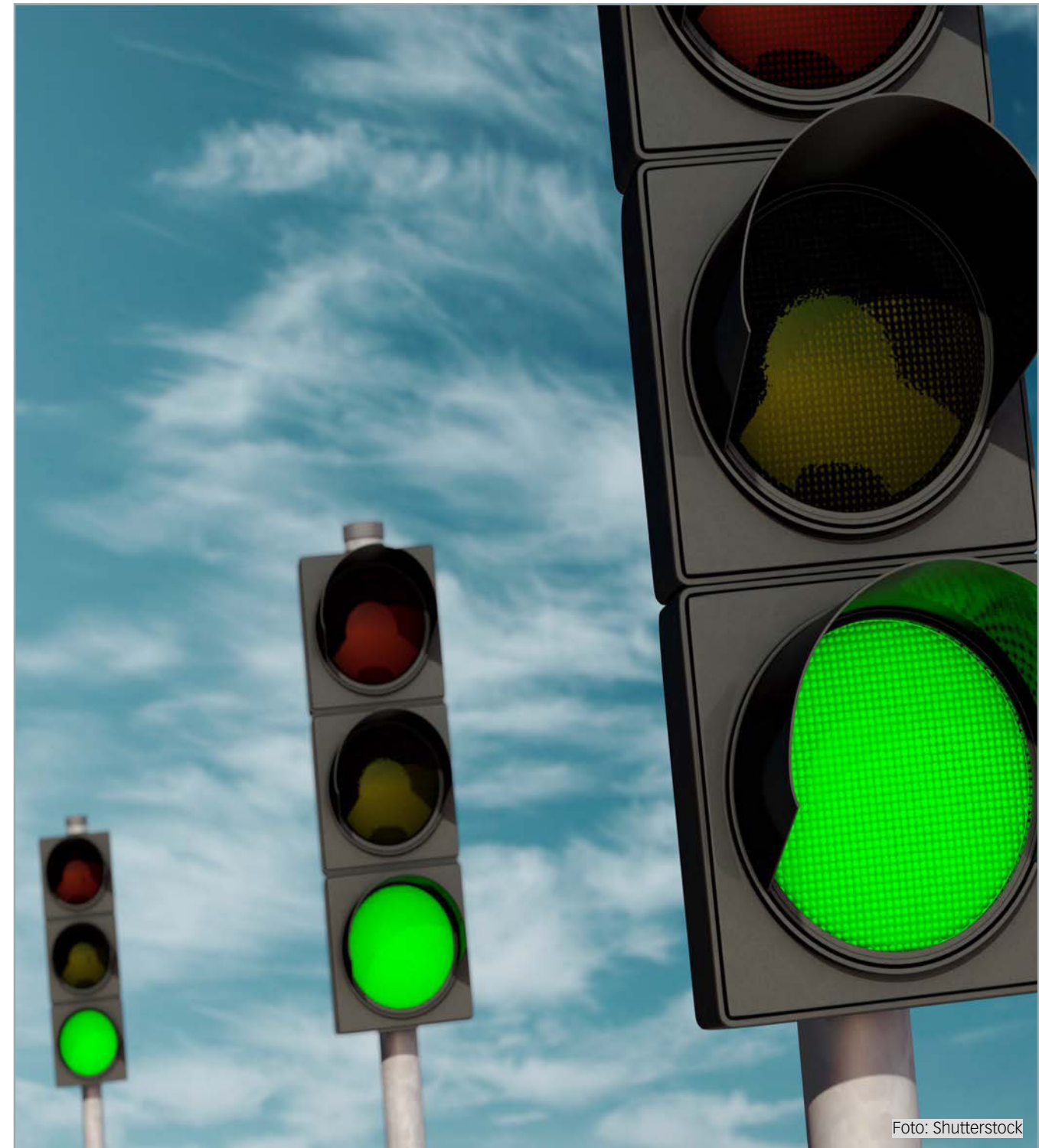


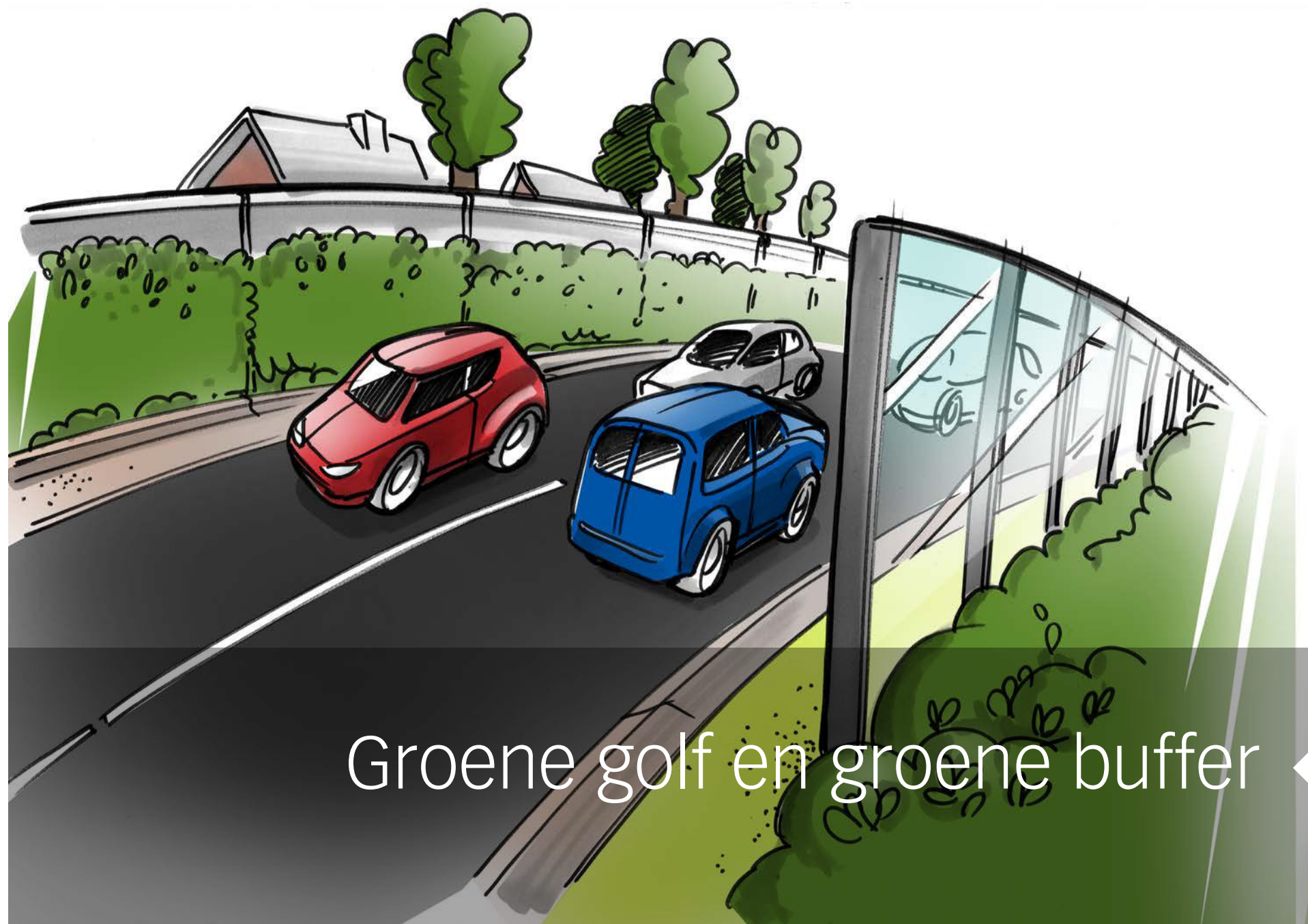
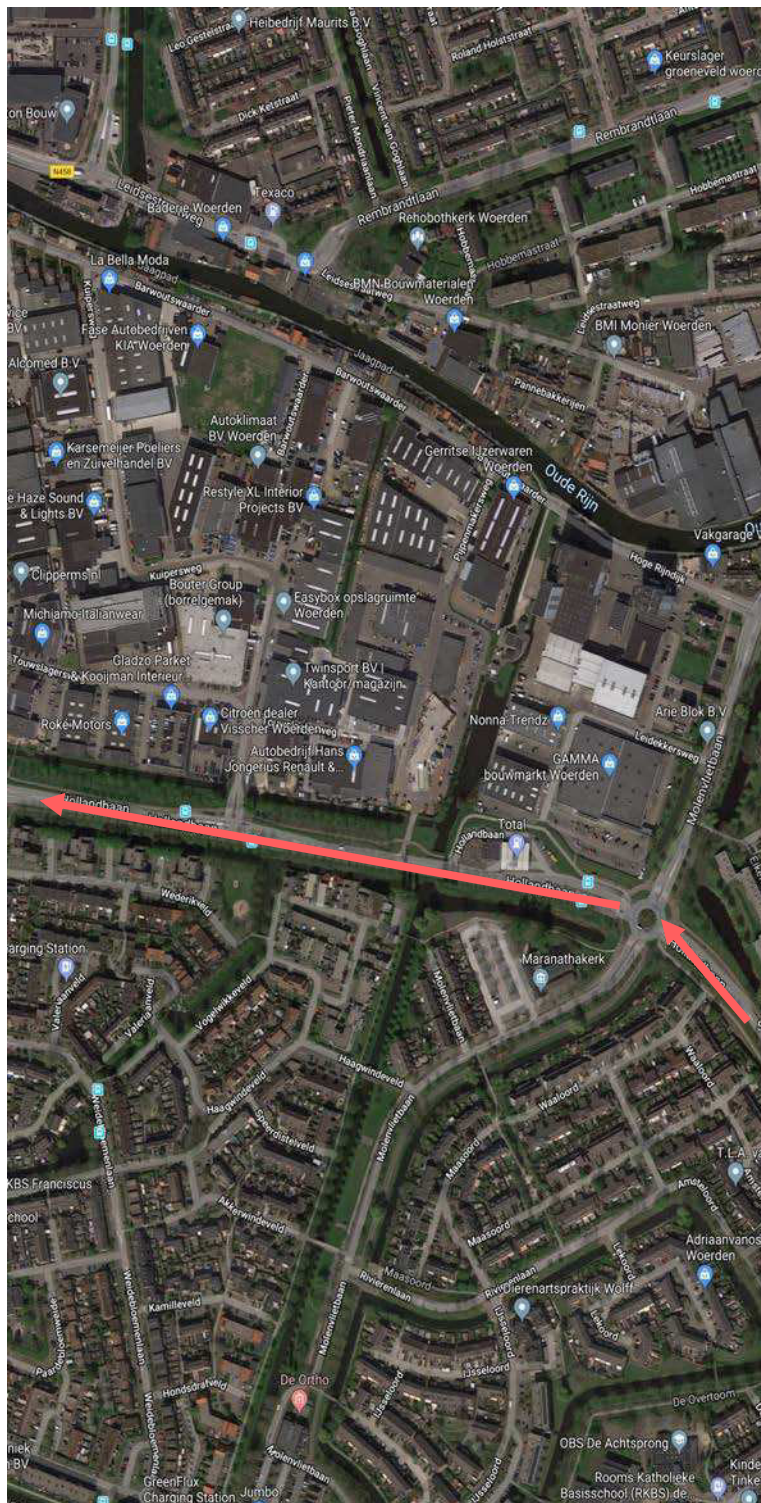


THEMA 4: PRETTIGE LEEFOMGEVING

Groen golf en groene buffer

Overlast van de weg zal groter worden, en moet vooral in de bocht en bij de wegverhoging bij de Gamma, worden tegengegaan. Bijvoorbeeld door een groene schutting en/of stil asfalt doorzichtig geluidsscherm. Het tegengaan van geluidsoverlast geldt voor het gehele tracé en de beïnvloede wegen daaromheen. Een goede doorstroming zorgt voor minder overlast. Soepel doorrijden door slimme verkeerslichten en/of groene golf behoort tot de aanbevelingen.





Bijlage 2 Advies Over-de-brug-team deel 2

Van: Over-de-brug Team
[namen]

Aan: Gemeenteraad van gemeente Woerden

Betreft: Rapportage "Participatie westelijke ontsluiting Woerden"

Datum: November 2019

Participatietraject 'Over-de-Brug'



INHOUDSOPGAVE

A.1.	Totstandkoming	2
A.2.	Selectie Over-de-brug team (ODB-team)	2
B.	Bijeenkomsten ODB-team	3
C.	Aanbevelingen	5
1.	De Oude Rijn	5
2.	Het Jaagpad	6
3.	Verkeersdoorstroming & verkeersveiligheid	7
4.	De Brug	8
	Tekeningschets	9
5.	Toekomstbestendigheid.	10
6.	Dorpskarakter Barwoutswaarder en Rietveld	10
7.	Wat verder nog mee te nemen	11

A. 1 Totstandkoming

De startnotitie "Westelijke ontsluiting Woerden" beschrijft het doel van het project als volgt:
Het verbeteren van de westelijke ontsluiting van Woerden door een goede en veilige doorstroming van het verkeer te realiseren.

- *Automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel-, of recreatiebestemming in de gemeente hebben, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of autosnelweg geleid.*
- *Voor automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten en omgekeerd, geldt dat de verplaatsing binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt.*

De **wens** is het verkeer in Woerden-west te spreiden over meerdere routes om zo de doorstroming te verbeteren, de verkeersveiligheid te vergroten en de overlast te beperken en evenwichtiger te verdelen.

Het **doel** is om de verkeersdruk voor inwoners en bedrijven op de kortst mogelijke termijn en op de meest efficiënte en effectieve manier op te lossen. Daarbij zullen ook de routes van het vrachtverkeer worden gezien. Ontvlechting van vrachtverkeer en fietsverkeer is daarbij een belangrijk aandachtspunt om daarmee de verkeersveiligheid van de fietser te vergroten.

De raad heeft verzocht twee alternatieven van een brug over de Oude Rijn met aansluiting op de Hollandbaan te onderzoeken, namelijk:

- Brug aansluitend op de Gildenweg en vervolgens de Hollandbaan (Gildenwegbrug)
- Brug aan de oostzijde van de waterzuivering aansluitend op de Hollandbaan (Brug waterzuivering oostzijde)

Kern van het participatieproces is:

"Het beantwoorden van de vraag hoe elk van de tracévarianten het beste ingevuld kan worden".

Het **streven** daarbij is: zoveel mogelijk draagvlak vanuit de bevolking genereren.

A. 2 Selectie over-de-brug-team

17 april 2019 informatie-avond Kruiskerk

Inwoners worden uitgenodigd zich aan te melden voor deelname aan het participatieproces "Westelijke ontsluiting Woerden" zoals omschreven in raadsbesluit 19R.00084 dd 5-03-2019.

1 mei 2019 brief aan geselecteerden (19U.10339)

Middels deze brief worden 10 burgers uitgenodigd zitting te nemen in het "ODB-team"

Dit team dient aan de slag te gaan met de "aandachtspunten en ideeën van de direct aanwonenden en ondernemers die gebruik maken van het gebied rondom de nieuwe brug".

B. Bijeenkomsten over de brug team

Het ODB-team is vijf keer op initiatief van het projectteam bij elkaar gekomen. Leden van het ODB-team hebben elkaar ook op eigen initiatief onderling ontmoet en gesproken. Enkele leden van het ODB-team hebben ook deelgenomen aan de ateliersessies.

Startbijeenkomst 18 mei 2019

De vanuit de klankbordgroep ingebrachte varianten zijn op gezag van het projectteam niet door het "Over De Brug Team" (ODB-team) in beschouwing genomen.

Motivatie vanuit het projectteam:

Participatietraject aangaande deze twee nieuwe varianten start pas (en alléén dan) als de raad besluit ook die varianten nader te onderzoeken.

Wel vragen leden van het ODB-team zich oprecht af waarom niet in eerder stadium ook het open terrein op Bww (tussen nr. 140 en nr. 148 tegenover veetransport-bedrijf Van Dommelen op Rietveld 48) in overweging genomen en onderzocht wordt. Er is daar aan beide oevers veel onbebouwde ruimte. Er hoeven daar geen woningen gesloopt te worden.

De volgende signalen vanuit de startbijeenkomst zijn via het projectteam ingebracht in het ODB-team en daarna besproken:

- Nut en noodzaak lokale brug wordt niet door iedereen gedeeld
- Beleving tracé's Gildenwegbrug en Rietveldbrug verschillend
- Weinig enthousiasme voor tracé Molendijk
- Extra variant Waterzuivering-west serieus bezien
- Aandacht voor fietsroutes en veiligheid kruispunten
- Let op gevolgen voor Oude Rijn-zone, bedrijventerrein en woonwijken

Vervolgens werd het volgende kader in acht genomen:

"Wij brengen in kaart; de raad beslist."



Foto links: Villa 'Kop en Hagen'



Foto rechts: monumentale boerderij

Intentie

“Een brug in Woerden-west moet er komen”, zo stelt het college.

Dat is niet omdat de bewoners van Rietveld, Barwoutswaarder en Molenvliet er op zitten te wachten, maar omdat er in de stad verkeersproblemen zijn a.g.v. te weinig capaciteit op de bestaande routes over de Rijn.

Of een idee en welk idee het ODB-team aanspreekt, is daarom voor ons buiten de orde.

Dat de brug er komt is, op grond van het raadsbesluit en de uitspraak van de wethouder tijdens de startbijeenkomst, een gegeven.

Van belang is voor ons:

“Aan welke voorwaarden moet het brugplan voldoen om aanvaardbaar te zijn?”

Dat is waar wij ons vervolgens mee bezig gehouden hebben.

N.B.

Het over de brug team startte als een groep van 10.

Als gevolg van de gekozen aanpak haakten na de eerste bijeenkomst 2 deelnemers af.

Binnen de groep van 8 die verder gingen ontstond, a.g.v. de door het projectteam voorgestane rapportage een schisma.

Vijf van de 8 leden konden zich niet vinden in de rapportage zoals het projectteam die presenteerde; 3 van de 8 leden wel.

C. Aanbevelingen

1. De Oude Rijn

De Oude Rijn is opgenomen in diverse Hollandse vaarroutes van zowel watersportorganisaties als bootverhuurders en wordt als gevolg daarvan steeds drukker bevaren. Die groei is nog niet tanende. Watersportorganisaties, bootbouwers en het rijk hanteren v.w.b. doorvaart-hoogtes, doorvaartbreedtes en diepgang normen en classificaties. De praktijk wijkt daarvan af.

Het ODB-team acht het van belang om bij het bepalen van de plaats van de brug daarmee rekening te houden. Welke doorvaarthoogte is er realiseerbaar, welke prioriteit geef je daaraan? Doorvaarthoogte is ook doorkijkhoogte en zo van belang voor de vaarveiligheid.

Ook wordt de doorstroming van het wegverkeer in belangrijke mate bepaald door het percentage schepen dat er door een ongeopende brug kan. Het te weinig rekening houden met het al dan niet recreatieve vaarverkeer leidt ook tot filevorming op het water en daarmee gepaard gaande overlast voor de aanwonenden dan wel het midden van deze vaarroute door het toeristische vaarverkeer.

Wij vinden het daarom zorgelijk dat door de gemeente ingehuurde experts stellen dat het vaarverkeer over de Rijn grotendeels bestaat uit recreatieverkeer en dat men daar in principe geen rekening mee hoeft te houden.

De redenering in het rapport: "Doorvaarthoogte 2.75 is niet haalbaar dus gaan we voor 1.50", achten wij zeer discutabel. Elke decimeter meer doorvaarthoogte heeft een belangrijk positief effect op de doorstroom van het vaarverkeer en de veiligheid van de bootvaarders. Dit is niet onderzocht.

Dat er geen watersportvertegenwoordigers betrokken zijn in het participatieproces zien wij als een ommissie.

Zorg dat het een "stille" brug wordt.



Foto: 'Het jaagpad - Woerden'

2. Behoud van het jaagpad

Wij pleiten voor, waar de brug ook komt, behoud van het jaagpad.
Het jaagpad maakt deel uit van het historisch Rijnlandse landschap. Op al te veel plaatsen langs onze historische vaarroutes werden jaagpaden omgeleid, geofferd of dusdanig aangepast dat ze niet meer als zodanig in het landschap aanwezig zijn. Dat is in Woerden gelukkig nog niet zo. Wij pleiten ervoor dat zo te houden.

Vanuit het oogpunt toerisme en recreatie:
Het jaagpad maakt deel uit van nogal wat (inter)nationale toeristische wandel- en fietsroutes. De Oude Rijnroute en daarmee Woerden, groeien in populariteit.

Vanuit verkeersoogpunt:
Behoud van het jaagpad betekent dat fietsers en wandelaars onder de brug door kunnen. Dit maakt ingewikkelde VTI-constructies t.b.v. fietsers en wandelaars aan Barwoutswaarderzijde overbodig en bevordert zo de doorstroom van het gemotoriseerde verkeer.

Wij vinden het daarom zorgelijk dat de eerder genoemde experts stellen dat onbelemmerde doorgang via het jaagpad niet behouden kan blijven. Temeer omdat dat in onze ogen niet een kwestie van "niet mogelijk" is maar een kwestie van keuzes maken en het maken van keuzes voorbehouden dient te blijven aan de raad.



3. Verkeersdoorstroming & verkeersveiligheid

De brug wordt aangelegd om de Kwakelbrugroute te ontlasten. Het is de bedoeling:

- zwaar verkeer van die route af te leiden om zo de (fiets)veiligheid op die route te verbeteren en de fijnstof- en geluidsoverlast op die route te reduceren.
- verkeer dat niet Woerden-centrum als bestemming heeft van de Kwakelbrugroute weg te leiden.

Het ODB-team stelt:

Laat de nieuwe brugroute geen nieuwe Steinhagenseweg worden. Het is o.i. van belang te zorgen dat het verkeer dat over de nieuwe brug geleid wordt (mits het zich aan de regels houdt) vlot kan doorstromen. Daarbij is het van essentieel belang dat men bij matige snelheid, ongehinderd de route kan volgen. Daarom adviseert het ODB-team:

- Geen chicanes, zo weinig als mogelijk kruisingen.
- Fietsstromen zo veel als mogelijk weg houden van de doorgaande route.
>> "Ontvlechting van vrachtverkeer en fietsverkeer" >> (zie startnotitie)
- Zorg dat het verkeer dat gebruik maakt van die route zich houdt aan de nader te bepalen verkeersregels. Niet door snelheidsremmende of verkeerspsychologische maatregelen maar door te zorgen dat respecteren van de verkeersregels beloond wordt en overtreden ervan bestraft (smileys en flitspalen).

Verkeer dat gestaag 40 – 50 rijdt, produceert minder fijnstof en geluid, is veiliger en maakt zo zijn aanwezigheid voor de omwonenden op de route dragelijker.

NB: Hoe minimaliseren we remmend en optrekkend verkeer als gevolg van manoeuvreren om de brug over te gaan?

4. De brug.

In onze ogen is de (doorvaart)hoogte van de brug een van de belangrijkste zaken in dit traject. Het aantal keren dat de brug open moet, bepaalt hoe effectief de brug is. Het is daarom opmerkelijk dat er zo weinig bekend is over het type brug dat er aangelegd gaat worden. Tot nu toe is het niet helder wat wij ons moeten voorstellen bij de te bouwen brug en als gevolg daarvan wat wij ons voor moeten stellen bij de bijbehorende oeversituaties.

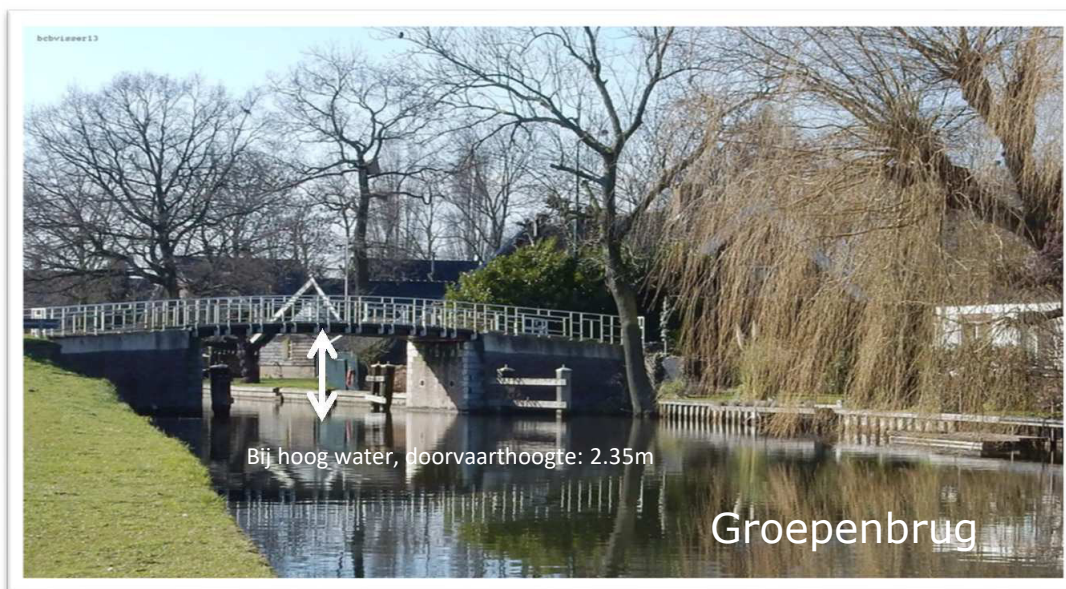
- Welke doorvaarthoogte streven we na?
- Hoe breed wordt de brug?
- Hoe "dik" wordt het bewegende brugdeel?
- Wat is de beoogde verkeerstechnische indeling?
- Welke ruimte is er op de oevers nodig?
- Wat worden de voorrangssituaties?

De brug zou, volgens onze informatie, 17 m. breed moeten worden. Dat heeft een onacceptabele impact op het landschap. (Ter vergelijking: de Rijn is 17 m breed; de burg. Vosbrug is 13m breed). Waar de brug ook komt, ruimte is het probleem. Of het wijs is te kiezen voor een brug die meer dan 13 meter breed is (vergelijk Burg. Vosbrug) wil het team u voorhouden. Ook heeft ons team geen beeld van de vormgeving van de brug. Wat moeten we ons in de verschillende varianten aan ontwerpmogelijkheden voorstellen?

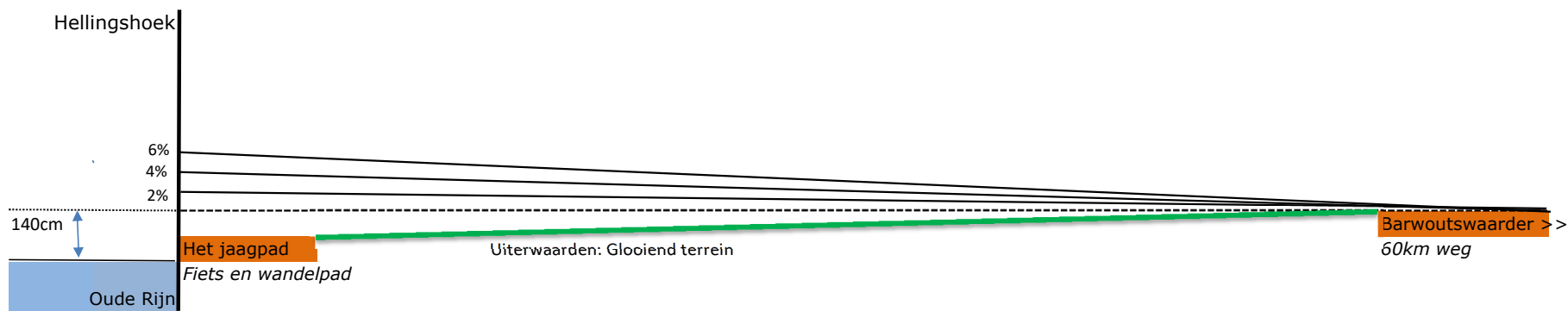
NB.

De Kwakelbrug kent 2 fietsstroken die niet gescheiden zijn van de twee rijstroken voor het autoverkeer. De nieuwe brug zal naar men verwacht/hoopt, op termijn 30% van het verkeer over de Kwakelbrugroute gaan overnemen. Het ODB-team vindt het heel bijzonder dat de nieuwe brug daarvoor 3 autorijstroken en 2 daarvan gescheiden fiets-en voetgangersstroken moet gaan krijgen. Te meer omdat gemeente niet de intentie heeft ervoor te zorgen dat de nieuwe brug tot meer verkeer rond Woerden gaat leiden. En, hoe breder de brug, hoe groter de impact op de omgeving van de brug.

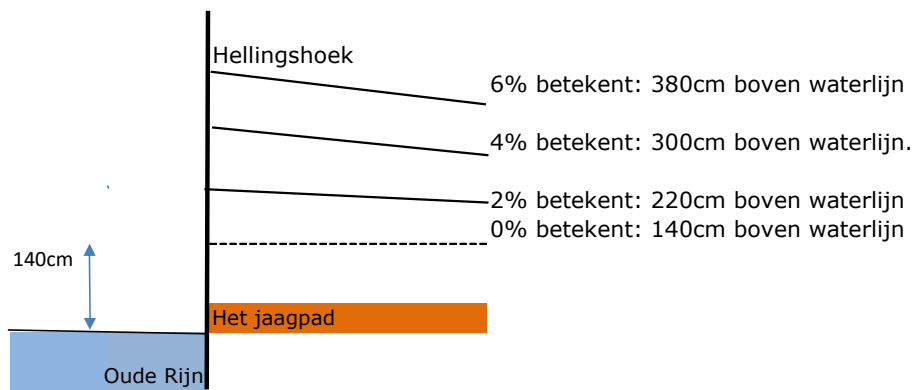
Van belang is het ook om, ook in dit opzicht, ervoor te zorgen dat de brug het landschapsbeeld geen geweld doet maar juist versterkt. Zoals een van de teamleden het formuleerde: "Leg er een brug neer die ons het gevoel geeft dat hij er altijd al lag".



"Iedere verhoging van de hellingshoek met 1% leidt tot 40cm hoogtewinst"



Detailtekening:



5. Toekomstbestendigheid.

De gemeente heeft de hoop dat er op termijn ook bij Nieuwerbrug een oeververbinding komt. ProRail denkt na over spoorverbreding en vervanging van de gelijkvloerse spoorwegovergangen op de lijn Utrecht-Leiden.

Dan is er ook nog de wens tot een station Woerden-west en een P&R terrein. Of dat gebeuren gaat en waar die dan gesitueerd gaan worden is nu nog niet te voorspellen. Als gevolg daarvan is het de vraag wat de toekomst ons brengt m.b.t. Barwoutswaarder-buitengebied. Dat betekent voor Woerden dat nog niet te bepalen valt waar de al dan niet noodzakelijke/gewenste westelijke randweg moet gaan komen.

Daar tegenover staat dat als het buitengebied van Barwoutswaarder vanuit de stad ontsloten gaat worden, dat logischerwijs in het verlengde van de Hollandbaan gaat gebeuren en niet via de Waardsebaan, Molenvlietpark of de dijk van Barwoutswaarder.

Wij achten het daarom van belang dat bij de keuze uit de twee brugvarianten met het bovenstaande rekening gehouden wordt.



Foto: Burg.woning - Rietveld

6. Dorpskarakter Barwoutswaarder en Rietveld:

Houd oog voor het dorpskarakter van Barwoutswaarder en Rietveld.

- Het zijn groene lintdorpen met monumentale boerderijen die deel uit maken van het Groene Hart en recht hebben op de status "beschermde dorpsgezicht"
- Panden als villa "Kop en Hagen", de burgemeesterswoning, het theehuis en de vele monumentale boerderijen zijn beeldbepalende gebouwen. Dat betekent, laat het geen lelijke brede vierkante brug worden maar een brug die karakter en schoonheid van het gebied accentueert en het verkeer maant tot rustig rijgedrag.
- Respecteer het speeltuintje aan de Rijn dat ook fungeert als ontmoetingsplaats en feestterrein van de dorpen Barwoutswaarder en Rietveld.

Betrek alleen daarom al het ODB-team ook bij het maken van de uitvoeringsplannen.

7. Wat verder nog mee te nemen:

Veldbloemenlaan

Op beide brugroutes speelt de verkeerssituatie Veldbloemenlaan/Hollandbaan.

Van belang is het de kruising daar zodanig aan te passen dat er een overzichtelijke veilige kruising ontstaat, waarbij de overgang tussen een gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg zichtbaar wordt en veilig oversteken van de Veldbloemenlaan naar het op het industrieterrein gelegen kinderdagverblijf ingepast wordt.

Te overwegen valt of het niet verstandiger is het kinderdagverblijf te verhuizen naar de woonwijk.

Verkeersoverlast Barwoutswaarder en Rietveld

Zowel Rietveld als Barwoutswaarder en Molenvliet ondervinden veel hinder van forensenverkeer en vrachtverkeer vanuit en naar de richting Nieuwerbrug.

Laat de nieuwe brug niet uitnodigen tot meer verkeer.

En, verlos Barwoutswaarder en Molenvliet van het bedrijfsverkeer van en naar Nieuwerbrug.

Gepresenteerde kosten

Wij vinden het bijzonder dat in de door het projectteam begrote kosten geen aandacht is voor de gebiedsontsluiting die er ontstaat wanneer de brug aan de oostzijde van de waterzuivering gelegd wordt. Temeer omdat het hier grotendeels gemeentegronden betreft die te gelde gemaakt kunnen worden. Dit zou de door college en raad te maken keus belangrijk kunnen beïnvloeden, omdat de totale kosten van de brug lager worden.

Tot slot:

Wij vinden het van belang dat de gemeente zich genereus opstelt naar de bewoners wier huis en erf als gevolg van de brug verdwijnen. Niet alleen financieel maar ook middels hulp en medewerking bij het vinden van een nieuwe woon- of werklocatie.

Maar waar de brug ook komt te liggen, de bewoners zitten niet te wachten op een 13 in een dozijn brug die er neergelegd wordt omdat hij "voldoet aan de normen" en daarbij voorbij gaat aan de randvoorwaarden zoals door ons in deze rapportage benoemd.

Versie: 1.0

Datum: November 2019

Teamleden: [namen]



Bijlage 3: gebundelde adviezen over-de-brug-sessies

Uitkomsten 1^e Over-de-brug-sessie Rembrandtbrug

19-02-2020

Inleiding

Tijdens de ateliersessie van 19 februari 2020 hebben bewoners kansen of zorg- en knelpunten meegegeven die van invloed zijn op de leefbaarheid van het gebied. De vraag die deze sessie centraal stond was:

Als deze Rembrandtbrug er komt dan kunnen we ... doen om positief effect op de leefomgeving te creëren".

Deze eerste sessie had ten doel om kansen of zorg- en knelpunten te benoemen. De volgende sessie wordt specifiek ingezoomd worden op concrete oplossingen. Toch zijn ook in de eerste sessie al oplossingen benoemd. Hieronder is de opgehaalde input verwerkt. De getallen corresponderen met nummers op de bijbehorende kaart en geven de locatie van het onderwerp weer.

Input leefbaarheid Rembrandtbrug

1. **Soepele doorstroming:** Het verkeer uit bijvoorbeeld Zegveld moet twee kruisingen passeren en bochten maken om op het nieuwe tracé uit te komen. Dat heeft als gevolg optrekkend en remmend verkeer. Dit is niet bevorderlijk voor de geluidskwaliteit en het milieu.
 - a. Voorstel: Zorg dat kruispunten zodanig worden ingesteld dat het verkeer zonder stil te hoeven staan vlot door kan rijden.
 - b. Daarnaast bij overschrijden van geluidsnormen geluidsschermen plaatsen
2. **Brede Brug:** Een brede brug heeft impact op het gebied. De brug wordt 17 meter breed. Ter vergelijking met de Kwakelbrug is dat ca. 4 meter breder.
3. **Sluipverkeer Barwoutswaarder:** Er mag geen sluipverkeer ontstaan op BWW. Op de brug mag niet afslaan naar Barwoutswaarder. Bewoners pleiten ervoor om de Barwoutswaarder naar de brug toe doodlopend te maken en alleen fietsers en voetgangers te faciliteren in het oversteken. Ondernemers geven aan dat dit niet wenselijk is omdat de Barwoutswaarder een belangrijke ontsluitingsroute is voor transport bewegingen.
4. **Doorvaarthoogte:** De doorvaarthoogte bepaald het aantal brugopeningen. Hoe minder brug openingen hoe beter het verkeer doorstroomt, boten ongehinderd kunnen doorvaren, bewoners minder last hebben van 'geparkeerde' boten en daarmee samenhangend het privacy gevoel. Bij echt een hoge brug kan het waardevolle historische Jaagpad ook behouden worden.
 - a. **Oplossing:** Ga voor een zo hoog mogelijke brug.
5. **Fietstunnel/fietsbrug:** De doorstroming van het autoverkeer op de rotonde Hoge Rijndijk – Hollandbaan wordt voor een groot deel bepaald door het vele fietsverkeer wat voorrang heeft.
 - a. **Oplossing:** Idee om een fietstunnel te realiseren om deze verkeerstromen te scheiden. Ook wordt aangegeven dat een brug ook goed werkt en wellicht goedkoper is.
6. **Stille brug:** Verkeer over bruggen kan vervelend 'bonkend' geluid veroorzaken.
 - a. **Oplossing:** Idee om de brug een 'stille brug' te laten zijn.
7. **Inpassing groen.** Het aanpassen van het kruispunt Leidsestraatweg – Rembrandtlaan leidt er wellicht toe dat de as van de weg ter plekke richting de woningen ten noorden van het kruispunt wordt verplaatst.

- a. **Oplossing:** Oplossing die is aangedragen is het goed en groen inpassen van het kruispunt tussen de weg en de woningen.
- 8. **Lichtoverlast:** De Rembrandtbrug staat haaks op de woningen van het kruispunt Leidsestraatweg – Rembrandtlaan. Gevolg is dat lichten van wegverkeer recht de woningen in schijnt.
- 9. **Uitvoegstroken:** Als de brug open staat kan het er voor zorgen dat doorgaande verkeer wat niet afslaat om de brug over te gaan onnodig moet wachten.
 - a. **Oplossing:** Oplossing is om voldoende lange uitvoegstroken te realiseren waardoor doorgaand verkeer naar de Rembrandtlaan zoveel mogelijk kan doorrijden.
- 10. **Hard rijden:** Er wordt snel hard gereden op doorgaande wegen.
 - a. **Oplossing:** Zoekrichting oplossing is om dit zonder remmende maatregelen te ontmoedigen.
- 11. **Stimuleer fietsverkeer:** Probeer naast het oplossen van een verkeersvraagstuk op de Boerendijk en Rembrandtlaan ook fietsverkeer te stimuleren.
- 12. **Kwaliteit Jaagpad:** Het huidige Jaagpad verkeerd in een slechte staat.
 - a. **Kans:** Kans in om het Jaagpad tegelijk met de uitvoering op te knappen.
- 13. **Fijnstof:** Toename van verkeer leidt ook tot toename van fijnstof.
 - a. **Oplossing:** De oplossing kan zijn meer groen langs de Hollandbaan om fijnstof tegen te gaan.
- 14. **Uitrit milieustraat (a) en tankstation (b):** De milieustraat heeft de inrit aan de noordzijde (vanaf Barwoutswaarder) en de uitrit aan de zuidzijde (Hollandbaan) Nu komt er met de Rembrandtbrug een drukke route bij die het verkeer op de Hollandbaan drukker maakt. De vraag is hoe het gesteld is met de oversteekbaarheid van het verkeer komend vanaf de gemeentewerf. Ditzelfde geldt ook voor het pompstation (Texaco).
 - a. **Oplossing:** Als oplossing kan worden gedacht aan een nieuwe uitrit van de gemeentewerf. Bijvoorbeeld via de Touwslagersweg, of weer terug naar de Barwoutswaarder.
 - b. **Oplossing:** verkeer verplicht in westelijke richting laten uitrijden en keermogelijkheid bieden bij kruispunt met de Kuipersweg
- 15. **Geluid:** Meerdere bewoners rondom de Hollandbaan ervaren nu al geluidsoverlast. Wanneer verkeerintensiteit op Hollandbaan toeneemt, is de verwachting dat de geluidsoverlast ook toeneemt. Verzoek is om hier maatregelen tegen te treffen.

Aandachtspunten

- I. Let op: in de wijk Schilderskwartier ligt een belangrijke afdekkende kleilaag die essentieel is voor het beschermen van de houtenpaalfunderingen. De afdekkende kleilaag zorgt voor een gebrek aan zuurstof in de bodem waardoor schimmels, die de oorzaak zijn van houtrot, daar in de bodem niet kunnen leven. Zolang er niet aan die beschermende kleilaag veranderd kan de paalfundering nog tientallen jaren mee.
- II. Als Blokhuisbrug en Rembrandtbrug open zijn levert dat grote verkeersopstoppen op. Er moet goed gekeken worden naar de invloeden van de bruggen op elkaar.
- III. Veel (wellicht alle) woningen aan de Barwoutswaarder zijn niet onderheid. Er leven zorgen bij bewoners dat woningen die behouden blijven bij het realiseren van de Rembrandtbrug schade ondervinden als gevolg van de aanleg maar ook de verkeersbewegingen.
- IV. Denk goed na over de fietsroute van scholieren. Bij voorkeur fietsers één tweerichtingsfietspad. Door deze naar de noordzijde te verplaatsen waardoor conflictpunt tussen langzaam en snelverkeer met afslaand verkeer naar Rembrandtbrug vermeden wordt.

- V. Kruising Pieter Mondriaanlaan – Rembrandtlaan en kruising Vincent van Goghlaan – Rembrandtlaan kan conflictpunt opleveren met verkeer bij kruising Rembrandtlaan. Goed nagaan op kruispunten goed blijven functioneren.

Inhoudelijke vragen

- A. Wat gebeurt er in de wijk wanneer rijstroken de wijk uit veranderen?

Antwoord: Dit zal dit door de verkeerskundige nog specifiek bekeken worden.

- B. Een brede brug heeft impact op het gebied. De brug wordt 17 meter breed. Ter vergelijking met de Kwakelbrug is dat ca. 4 meter breder. Is dat wel nodig?

Antwoord: Ja, dat is nodig omdat de brug ook onderdeel is van het kruispunt. Voor een goede verkeersafwikkeling en om de verkeersveiligheid te borgen zijn 3 rijstroken op de brug nodig. Op de brug komt een verkeerstrook voor links en rechts afslaand verkeer. De Kwakelbrug heeft twee rijstroken omdat dit een doorgaande weg en geen onderdeel uitmaakt van een kruispunt.

- C. Is deze brug wel logisch door te ontwikkelen naar een eventuele westelijke randweg? Wordt de Hollandbaan dan veel drukker.

Antwoord: Ja de brug kan goed worden doorontwikkeld naar een eventuele westelijke randweg. De Hollandbaan tussen de kruising Molenvlietbaan en Hollandbaan (gamma) wordt dan zeker drukker. Echter verschilt dit niet veel ten opzichte van andere alternatieven. Mocht er ooit een randweg worden gerealiseerd dan is in alle gevallen de Hollandbaan de belangrijkste ontsluitingsweg naar een randweg. Binnenkort zullen we op de website een aparte pagina inrichten over de verkeerskundige werking van alle alternatieven, ook in combinatie met een westelijke randweg.

OVER-DE-BRUG-SESSIE: Zorgpunten/kansen/aandachtspunten

Alternatief Rembrandtbrug

