

RAADSINFORMATIEBRIEF met beantwoording artikel 40 vragen
15R.00327



Van: : college van burgemeester en wethouders

Datum : 19 mei 2015

Portefeuillehouder(s) : wethouder Stolk

Portefeuille(s) : Verkeer

Contactpersoon : F. Pleket

Tel.nr. : 8327

E-mailadres : pleket.f@woerden.nl

Gemeente Woerden



15R.00327

Onderwerp: Beantwoording vragen ex artikel 40 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad gesteld door de heren Peters, Siermans en Weerelts van de fractie van Inwonersbelangen over de problematiek Boerendijk - Rembrandtlaan, Rietveldbrug.

Beantwoording van de vragen:

Vooraf

Onze verontschuldiging voor het feit dat de beantwoording niet binnen de termijn heeft plaatsgevonden. Dit is veroorzaakt door de combinatie van een grote hoeveelheid vragen en een periode met veel vrije dagen en schoolvakanties.

Algemeen

Vraag 1.

Welk onderzoek door welk onafhankelijk verkeerskundig bureau vormde de grondslag van het besluit van de gemeenteraad om de westelijke randweg te laten vervallen.

Antwoord

U bent in het bezit van alle onderzoeken (zie ook bijlage 4 bij het raadsvoorstel van 28 april 2015). Uiteindelijk is de westelijke randweg geschrapt op 5 juni 2012 als bezuinigingsmaatregel om de meerjarenbegroting sluitend te krijgen.

Vraag 2.

Wat zijn de beweegredenen van het college om de Gildenbrug als alternatief te presenteren en niet de reeds lang geplande brug bij de waterzuivering?

Antwoord

Uit het eerste onderzoek van Grontmij bleek dat als je een brug over de Oude Rijn zou willen realiseren er meer gebruik gemaakt zou worden van een brug ter hoogte van de Gildenweg dan bij de waterzuivering. Hoe verder de brug weg kwam te liggen van de Gildenweg hoe minder er gebruik van gemaakt zou worden omdat de route Rembrandtlaan – Boerendijk op dat moment weer sneller en korter zou worden.

Vraag 3.

Met het aantrekken van de economie gaat ook in Woerden de verkeersdruk verder toenemen; de filedruk op de Rijkswegen neemt al toe. Hoe denkt het college die toenemende verkeersdruk --nu en in de toekomst-- in Woerden-west op te vangen? Welke maatregelen acht het college daarbij nodig in aanvulling op de nu voorliggende plannen?

Antwoord

De voorgestelde verkeerskundige maatregelen in het Raadsvoorstel van 28 april garanderen de doorstroming van Woerden West nu en in de toekomst. Extra maatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk.

Vraag 4.

Waarom is, i.v.m. de mogelijke overheveling van verkeersstromen, niet gekeken naar de vervoersprestaties van de verschillende varianten op het gehele netwerk en op het lokaal wegennet?

Antwoord

Omdat het gaat om knelpunten die voornamelijk impact hebben op verkeer binnen het gebied Woerden-West (Rembrandtlaan-Boerendijk).

Vraag 5.

In het aan de raad gepresenteerde Grontmij onderzoek ontbreekt een gedegen maatschappelijke kosten-baten analyse. Wanneer kan de Raad een (m)kba tegemoet zien?

Antwoord

U heeft inmiddels het raadsvoorstel (d.d. 28 april 2015) ontvangen naar verbeteringen in de wegenstructuur van Woerden-West. Hierin is een beknopte kosten-batenanalyse opgenomen. Een uitgebreide analyse vinden wij niet noodzakelijk.

Economie

Vraag 1.

De besparing aan voertuigkilometers en rijtijden gedurende een jaar is in belangrijke mate bepalend voor de mogelijke investering. Deze werd in 1987, uitgaande van een westelijke randweg, bepaald op 40 miljoen gulden, vergelijkbaar met 40 miljoen euro nu. Waarom is dit aspect niet uitgewerkt?

Antwoord

Grontmij heeft naar aanleiding van het schrappen van de Westelijke randweg door de raad gekeken welke maatregelen we moeten treffen om de doorstroming in Woerden West in de toekomst te kunnen garanderen. Er is dus expliciet niet meer gekeken naar een westelijke randweg en de opbrengsten daarvan.

Verkeerstechnisch

Vraag 1.

Transporteurs plannen hun rijtijden zo dat zij niet tijdens de spits gebruik hoeven te maken van de route Rembrandtlaan – Kwakelbrug – Boerendijk. De in het Grontmij onderzoek gekozen meetmomenten houden de voertuigbewegingen buiten de spits uit beeld. Hoe wil het College in deze omissie voorzien?

Antwoord

Het aanvullende onderzoek van Grontmij richtte zich op het optimaliseren van het huidige weggennet van Woerden-West. Daarbij zijn de spitsperiodes maatgevend. Als het verkeer goed kan doorstromen tijdens de spitsperiodes zullen er ook buiten de spits geen verkeersproblemen zijn.

Vraag 2.

Er is in Woerden-west slechts één Rijnsoeververbinding. Het enige alternatief daarvoor is een route via de binnenstad. Is deze binnenstadroute als alternatief geschikt en gewenst?

Antwoord

De route via de Rembrandtlaan en de Burgemeester H.G. van Kempensingel is minder geschikt maar kan als alternatief dienen.

Vraag 3.

Kan de verkeersintensiteit op de Kwakelbrug nog verder vergroot worden? Kan de Rozenbrug een gedeelte van het bestemmingsverkeer overnemen?

Antwoord

Op beide vragen: ja.

Vraag 4.

Hoe is het gesteld met de kwaliteit van de huidige bruggen en duikers op de route Rembrandtlaan --- Kwakelbrug - Boerendijk?

Antwoord

Zowel de Blokhuisbrug als de Kwakelbrug verkeren in een redelijke staat. Dit houdt in dat deze bruggen hun einde levensduur nog niet hebben bereikt, maar dat groot onderhoud noodzakelijk is om ze weer in goede staat te brengen. Er bevinden zich geen (constructieve) duikers in deze route.

Vraag 5.

Op welke wijze is onderzocht wat herkomst en bestemming zijn van het verkeer dat de Kwakelbrug passeert? Zijn hierover gegevens beschikbaar?

Antwoord

Er is geen selected-link-analyse uitgevoerd op de Kwakelbrug. Wij hebben daar dus ook geen gegevens over. Wel is gekeken naar herkomst en bestemming van verkeer op Rietveld en de Zegveldse Uitweg.

Vraag 6.

Accepteert het College de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten op de Rembrandtlaan – Kwakelbrug – Boerendijk of wil het College de verkeersintensiteit verlagen? In geval het antwoord "verlagen" is; welke maatregelen wil het College daartoe treffen?

Antwoord

Ja, het college accepteert de huidige en toekomstige intensiteiten op de Rembrandtlaan. Wel wordt voorgesteld om vrij liggende fietsvoorzieningen te realiseren zodat het gemotoriseerd verkeer gescheiden wordt van het fietsverkeer (zie raadsvoorstel 28 april 2015).

Nee, het college accepteert de huidige en toekomstige intensiteiten niet op de Boerendijk. In het raadsvoorstel van 28 april stellen we diverse maatregelen voor om de Boerendijk minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer.

Vraag 7.

Rotondes hebben een verkeersregelende werking en verbeteren daarmee tot op een zekere hoogte van verkeersintensiteit de doorstroming. Tegelijkertijd is er sprake van een snelheidsremmende werking. Vooral het laatste aspect werpt belemmeringen op voor het vrachtverkeer. Met name een negatieve invloed op de doorstroming, op de verkeersveiligheid en het milieu en op de leefbaarheid. Naar onze mening zijn juist de vrachtautobewegingen in het Grontmijrapport onderschat. Hoe denkt het College de genoemde negatieve effecten van een rotonde te ondervangen?

Antwoord

Ten opzichte van de huidige situatie op het kruispunt heeft een rotonde juist positieve effecten op doorstroming, verkeersveiligheid en milieu, voor alle verkeersdeelnemers.

Verkeersveiligheid

Vraag 1.

Het Grontmijrapport heeft weinig aandacht voor het aspect verkeersveiligheid op de bestaande routes. Is het college met Inwonersbelangen van mening dat door de hoge intensiteit van het verkeer en de ligging in de woonwijken de route via de Kwakelbrug voor transport gevaarlijke stoffen ongeschikt en ongewenst is? Zo nee; hoe beoordeelt het college de veiligheid op de route Rembrandtlaan – Kwakelbrug - Boerendijk?

Antwoord

De route Hoge Rijndijk-Hollandbaan-Rembrandtlaan is destijds gemotiveerd aangewezen als acceptabele route voor gevaarlijke stoffen.

Vraag 2.

Hoe zullen de op deze route aan te brengen aanpassingen om de doorstroming te verbeteren inwerken op het veiligheidsniveau?

Antwoord

Niet of nauwelijks; men staat minder vaak stil op de route en er wordt niet meer over de Boerendijk gereden.

Vraag 3.

De route Rembrandtlaan Kwakelbrug Boerendijk kent vele kruisingen met snel--- en langzaam---verkeer; in totaal tellen wij er 16. Op de route over een brug bij de waterzuivering met aansluiting op de Hollandbaan zijn het er 10. Zeven ervan worden kennen niet of nauwelijks fietsverkeer. En een ervan betreft een fietstunnel. Hoe heeft het college deze situaties vergeleken, welke uitkomsten leverde dat op en welke afwegingen heeft het college vervolgens gemaakt?

Antwoord

In het raadsvoorstel van 28 april 2015 wordt hier verder op ingegaan. Er is wel degelijk gekeken naar de veiligheid van het langzaam verkeer en hoe die verbeterd kan worden op de bestaande route.

Vraag 4.

Hoe zal de realisatie van een tweede brug over de Rijn het veiligheidsniveau beïnvloeden?

Antwoord

Een tweede brug over de Oude Rijn zorgt ervoor dat het wegennet in Woerden-West flexibeler wordt. Het gemotoriseerd verkeer zal zich meer verspreiden waardoor het op sommige routes rustiger zal worden. Hierdoor zullen minder conflicten ontstaan tussen het langzaam verkeer en het gemotoriseerd verkeer.

Vraag 5.

Is het juist dat rotondes waarop intensief vrachtverkeer en intensief fietsverkeer elkaar treffen als onveilig mogen worden beschouwd? Is het juist dat mede daarom her en der in ons land uit veiligheids-overwegingen rotondes worden vervangen?

Antwoord

Nee, dat is niet juist. Her en der in ons land worden inderdaad rotondes vervangen maar dat heeft dan meer te maken met de capaciteit van de rotondes. Op het kruispunt Boerendijk-Hoge Rijndijk heeft een rotonde voldoende capaciteit om het verkeer goed af te wikkelen.

Milieu

Vraag 1.

De grote intensiteit van personenautoverkeer en vrachtwagens leidt tot veel geluidsoverlast en luchtvervuiling. Zijn hiervan metingsresultaten bekend en beschikbaar?

Antwoord

Ja, bij het hierboven genoemde raadsvoorstel d.d. 28 april heeft u als bijlagen een akoestisch onderzoek en een luchtonderzoek ontvangen.

Vraag 2.

Is het juist dat het aantal verkeerskruisingen het aantal remmomenten bepaalt? Is het daarbij juist dat vooral bij het remmen veel remslijpsel ontstaat?

Antwoord

Ja.

Vraag 3.

Is in de Milieu Effect Rapportage (MER) verwerkt de toename van het brandstofgebruik door extra reistijd en door een hoger brandstofverbruik als gevolg van remmen en optrekken?

Antwoord

Er is geen MER uitgevoerd. Overigens zijn deze onderwerpen ook niet gebruikelijk in een MER.

Vraag 4.

Is het juist dat er nu maar één route gevaarlijke stoffen is om van Woerden zuid/west naar Woerden noord/west en Zegveld te komen? (Een vrachtwagen die door kan rijden verbruikt 1:2,5 tot 1:3. Remschijvenfijnstof wordt niet geproduceerd. Een vrachtwagen binnen de bebouwde kom verbruikt 1:1. Veel remmen, veel remslijpsel)


Antwoord

Ja.

Bijlage:

De ingekomen brief met corsanummer: 15.007842

De secretaris



drs. M.H.J. van Kruijsbergen

De burgemeester



V.J.H. Molkenboer

Van: Geldorp, Erwin
Verzonden: dinsdag 14 april 2015 09:54
Aan: raadsleden@woerden.nl; !Burgemeester en wethouders
CC: Stadhuis; !Concernzaken
Onderwerp: schriftelijke vragen ex art 40 RvO van Inwonersbelangen inzake problematiek Boerendijk - Rembrandtlaan, Rietveldbrug
Bijlagen: inwonersbelangen inzake problematiek boerendijk rembrandtlaan rietveldbrug.pdf

*Aan het College van B&W
Aan de Raad*

Bijgaand treft u aan een schriftelijke vragenserie ex artikel 40 RvO van de fractie Inwonerbelangen inzake problematiek Boerendijk - Rembrandtlaan, Rietveldbrug. Het college dient conform RvO de beantwoording binnen een termijn van 30 dagen, te weten vóór 14 mei, aan de raad te zenden.

Aanvullend aan deze vragenserie wordt in een aparte mail het college / de ambtelijke organisatie technische vragen over dit onderwerp toegezonden.

Met vriendelijke groet,

**Erwin Geldorp | raadsgriffier | Gemeente Woerden
en interim-raadsgriffier | Gemeente Oudewater**
Postbus 45, 3440 AA Woerden | Blekerijlaan 14, 3447 GR Woerden
T 0348 - 428 510 | M 06 - 20094715 | E geldorp.e@woerden.nl | raadsgriffie@woerden.nl
W gemeenteraad.woerden.nl
aanwezig: ma, di, wo, do

C2

14 APR. 2015

Beh. Ambt.:
Streefdat.:
Afschr.: Raad
B.V.O.:

Gemeente Woerden	15.007842
	
Registratiedatum:	15/04/2015
Behandelend afdeling	
Afgehandeld door/op:	



ARTIKEL 40 VRAGEN

Problematiek

Boerendijk-Rembrandtlaan, Rietveldbrug

10 april 2015

Inleiding

Naar aanleiding van de verkeersproblematiek in Woerden Noord-West (onder andere de Boerendijk-Rembrandtlaan en Rietveldbrug) en de gemeentelijke initiatieven tot een oplossing ervan, heeft Inwonersbelangen de volgende vragen.

Algemeen

1. Welk onderzoek door welk onafhankelijk verkeerskundig bureau vormde de grondslag van het besluit van de gemeenteraad om de westelijke randweg te laten vervallen.
2. Wat zijn de beweegredenen van het college om de Gildenbrug als alternatief te presenteren en niet de reeds lang geplande brug bij de waterzuivering?
3. Met het aantrekken van de economie gaat ook in Woerden de verkeersdruk verder toenemen; de filedruk op de Rijkswegen neemt al toe.
Hoe denkt het college die toenemende verkeersdruk -nu en in de toekomst- in Woerden-west op te vangen?
Welke maatregelen acht het college daarbij nodig in aanvulling op de nu voorliggende plannen?
4. Waarom is, i.v.m. de mogelijke overheveling van verkeersstromen, niet gekeken naar de vervoersprestaties van de verschillende varianten op het gehele netwerk en op het lokaal wegennet?
5. In het aan de raad gepresenteerde Grontmij onderzoek ontbreekt een gedegen maatschappelijke kosten-baten analyse.
Wanneer kan de Raad een (m)kba tegemoet zien?

Economie

1. De besparing aan voertuigkilometers en rijtijden gedurende een jaar is in belangrijke mate bepalend voor de mogelijke investering. Deze werd in 1987, uitgaande van een westelijke randweg, bepaald op 40 miljoen gulden, vergelijkbaar met 40 miljoen euro nu. Waarom is dit aspect niet uitgewerkt?

Verkeerstechnisch:

1. Transporteurs plannen hun rijtijden zo dat zij niet tijdens de spits gebruik hoeven te maken van de route Rembrandtlaan – Kwakelbrug – Boerendijk. De in het Grontmij onderzoek gekozen meetmomenten houden de voertuigbewegingen buiten de spits uit beeld.
Hoe wil het College in deze omissie voorzien?

ARTIKEL 40 VRAGEN
Problematiek
Boerendijk-Rembrandtlaan, Rietveldbrug
10 april 2015

2. Er is in Woerden-west slechts één Rijnsoeververbinding. Het enige alternatief daarvoor is een route via de binnenstad.
Is deze binnenstadsroute als alternatief geschikt en gewenst?
3. Kan de verkeersintensiteit op de Kwakelbrug nog verder vergroot worden?
Kan de Rozenbrug een gedeelte van het bestemmingsverkeer overnemen?
4. Hoe is het gesteld met de kwaliteit van de huidige bruggen en duikers op de route Rembrandtlaan - Kwakelbrug - Boerendijk?
5. Op welke wijze is onderzocht wat herkomst en bestemming zijn van het verkeer dat de Kwakelbrug passeert? Zijn hierover gegevens beschikbaar?
6. Accepteert het College de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten op de Rembrandtlaan – Kwakelbrug – Boerendijk of wil het College de verkeersintensiteit verlagen?
In geval het antwoord “verlagen” is; welke maatregelen wil het College daartoe treffen?
7. Rotonde's hebben een verkeersregelende werking en verbeteren daarmee tot op een zekere hoogte van verkeersintensiteit de doorstroming. Tegelijkertijd is er sprake van een snelheidsremmende werking. Vooral het laatste aspect werpt belemmeringen op voor het vrachtverkeer. Met name een negatieve invloed op de doorstroming, op de verkeersveiligheid en het milieu en op de leefbaarheid. Naar onze mening zijn juist de vrachtautobewegingen in het Grontmijrapport onderschat.
Hoe denkt het College de genoemde negatieve effecten van een rotonde te ondervangen?

Verkeersveiligheid

1. Het Grontmijrapport heeft weinig aandacht voor het aspect verkeersveiligheid op de bestaande routes.
Is het college met Inwonersbelangen van mening dat door de hoge intensiteit van het verkeer en de ligging in de woonwijken de route via de Kwakelbrug voor transport gevaarlijke stoffen ongeschikt en ongewenst is?
Zo nee; hoe beoordeelt het college de veiligheid op de route Rembrandtlaan – Kwakelbrug - Boerendijk?
2. Hoe zullen de op deze route aan te brengen aanpassingen om de doorstroming te verbeteren inwerken op het veiligheidsniveau?
3. De route Rembrandtlaan – Kwakelbrug – Boerendijk kent vele kruisingen met snel- en langzaam-verkeer; in totaal tellen wij er 16.
Op de route over een brug bij de waterzuivering met aansluiting op de Hollandbaan zijn het er 10. Zeven ervan worden kennen niet of nauwelijks fietsverkeer. En een ervan betreft een fietstunnel.



ARTIKEL 40 VRAGEN
Problematiek
Boerendijk-Rembrandtlaan, Rietveldbrug
10 april 2015

Hoe heeft het college deze situaties vergeleken, welke uitkomsten leverde dat op en welke afwegingen heeft het college vervolgens gemaakt?

4. Hoe zal de realisatie van een tweede brug over de Rijn het veiligheidsniveau beïnvloeden?
5. Is het juist dat rotondes waarop intensief vrachtverkeer en intensief fietsverkeer elkaar treffen als onveilig mogen worden beschouwd ?
Is het juist dat mede daarom her en der in ons land uit veiligheidsoverwegingen rotondes worden vervangen?

Milieu

1. De grote intensiteit van personenautoverkeer en vrachtwagens leidt tot veel geluidsoverlast en luchtvervuiling. Zijn hiervan metingsresultaten bekend en beschikbaar?
2. Is het juist dat het aantal verkeerskruisingen het aantal remmomenten bepaalt? Is het daarbij juist dat vooral bij het remmen veel remslijpsel ontstaat?
3. Is in de Milieu Effect Rapportage verwerkt de toename van het brandstofgebruik door extra reistijd en door een hoger brandstofverbruik als gevolg van remmen en optrekken?
4. Is het juist dat er nu maar één route gevaarlijke stoffen is om van Woerden zuid/west naar Woerden noord/west en Zegveld te komen?
(Een vrachtwagen die door kan rijden verbruikt 1:2,5 tot 1:3. Remschijvenfijnstof wordt niet geproduceerd. Een vrachtwagen binnen de bebouwde kom verbruikt 1:1. Veel remmen, veel remslijpsel)

Inwoners wacht de antwoorden van het college af .

Namens Inwonersbelangen,
Kees Weerelts, fractie assistent
Jacques Sistermans, fractie assistent
Theo Peters, raadslid