

From: Geldorp, Erwin <geldorp.e>
Sent: donderdag 10 november 2016 13:01:45
To: !Raadsleden
Cc: Stadhuis
Subject: brief naar de commissie Ruimte voor 17-11-2016
Attachments: bijlage1.png; bijlage2.png; bijlage3.png; bijlage4.png; bijlage5.png; bijlage6.png; bijlage7.png; bijlage7a.png

Aan de commissie Ruimte van de gemeente Woerden voor de vergadering van 17 november 2016

Mijn brief van 19 oktober 2015 aan het College van B & W en de Raad van de gemeente Woerden over het uitblijven van de afsluiting van de Utrechtsestraatweg (N198) met de Veldhuizerweg heeft nogal wat [vragen opgeroepen](#). Dit resulteerde in een mail d.d. 27-10-2016 van (gemeente Woerden) aan ondergetekende met de opmerking dat de gemeente onbekend is met enigerlei toezegging en dat de N 198 in beheer en eigendom van de Provincie Utrecht is en de Veldhuizerweg in eigendom en beheer bij de Gemeente Utrecht. Na mijn reactie aan hem met onderbouwing van de MER stukken is er door hem een mail uitgegaan naar de provincie Utrecht met het verzoek om duidelijkheid. De provincie Utrecht heeft in een mail van 1-11-2016 naar Woerden aangegeven dat de N 198 eigendom is van de gemeente Woerden en de Veldhuizerweg van de gemeente Utrecht. Wie weet hoe het werkelijk zit mag het zeggen.

Bron van de documentatie voor de onderbouwing betreffende de afsluiting van de Utrechtsestraatweg N198 met de Veldhuizerweg:

- 1^e Voorblad BRAVO MILIEU EFFECT RAPPORTAGE
- 2^e MER pagina 13 een na laatste alinea
- 3^e MER pagina 14 laatste alinea
- 4^e MER pagina 15 kaart met aangegeven de afsluiting
- 5^e MER pagina 49 een na laatste alinea
- 6^e MER pagina 52 Tabel verkeerssituatie Utrechtsestraatweg 2015 (uitkomst 0 geen verkeer)
De MER kent 162 pagina's, na pagina 52 ben ik gestopt met het onderzoek.
- 7^e Notulen dorpsoverleg 13 april 2006 2^e pagina bovenaan, uitleg door de Provincie Utrecht van projectleider Bert van Ginkel en de Gemeente Woerden van verkeersdeskundige Ben Beving.
- 8^e Tevens heeft er voorafgaand aan de realisatie van BRAVO A 12 project 8 met hieraan onlosmakelijk verbonden de afsluiting van de Utrechtsestraatweg met de Veldhuizerweg een FORUMDISCUSSIE plaatsgevonden in Harmelen met de STATENLEDEN.
- 9^e Ook is er een bijeenkomst voor inwoners van Harmelen geweest met deskundigen van de provincie Utrecht en de gemeente Harmelen over project BRAVO A 12 met de deelprojecten waaronder nr. 8 met de afsluiting van de N198 met de Veldhuizerweg.

Na oplevering van project 8 met de verbindingsweg Adriaan van Beusechemseweg met de A12 begin 2015 werd het stil. Vandaar dat ik in de pen klom naar de Gemeente en deze naar de provincie. Beiden wijzen naar elkaar maar doen per saldo niets, (de weg is wel/niet van ons en of onze verantwoording). Door dit excus wordt er geen gevolg gegeven aan de wettelijk vastgelegde afspraken als verwoord in de MER en BESTEMMINGSPLAN en als zodanig ook gecommuniceerd met alle belanghebbenden en de bewoners van Harmelen.

De Gemeente Woerden, de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht hebben de MER en het Bestemmingsplan aangenomen. Alle deelnemers zouden dus op 1 lijn moeten zitten.

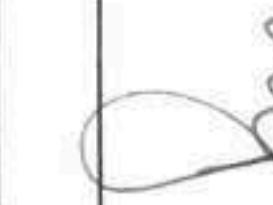
Mijn verzoek aan u is om de "afsluiting" te bewerkstelligen met de u ten dienste staande middelen.

De heer Erwin Geldorp heeft u via mail aan de voorzitter verzocht dit kort te bespreken vanwege de volle agenda.
Ik hoop dat voor u het onderwerp leidend is en niet de tijdsdruk van een volle agenda.

Dank voor het toehoren.

**BRAVO-projecten 3, 4, 6 en 8
Milieueffectrapport**

hoofdrapport

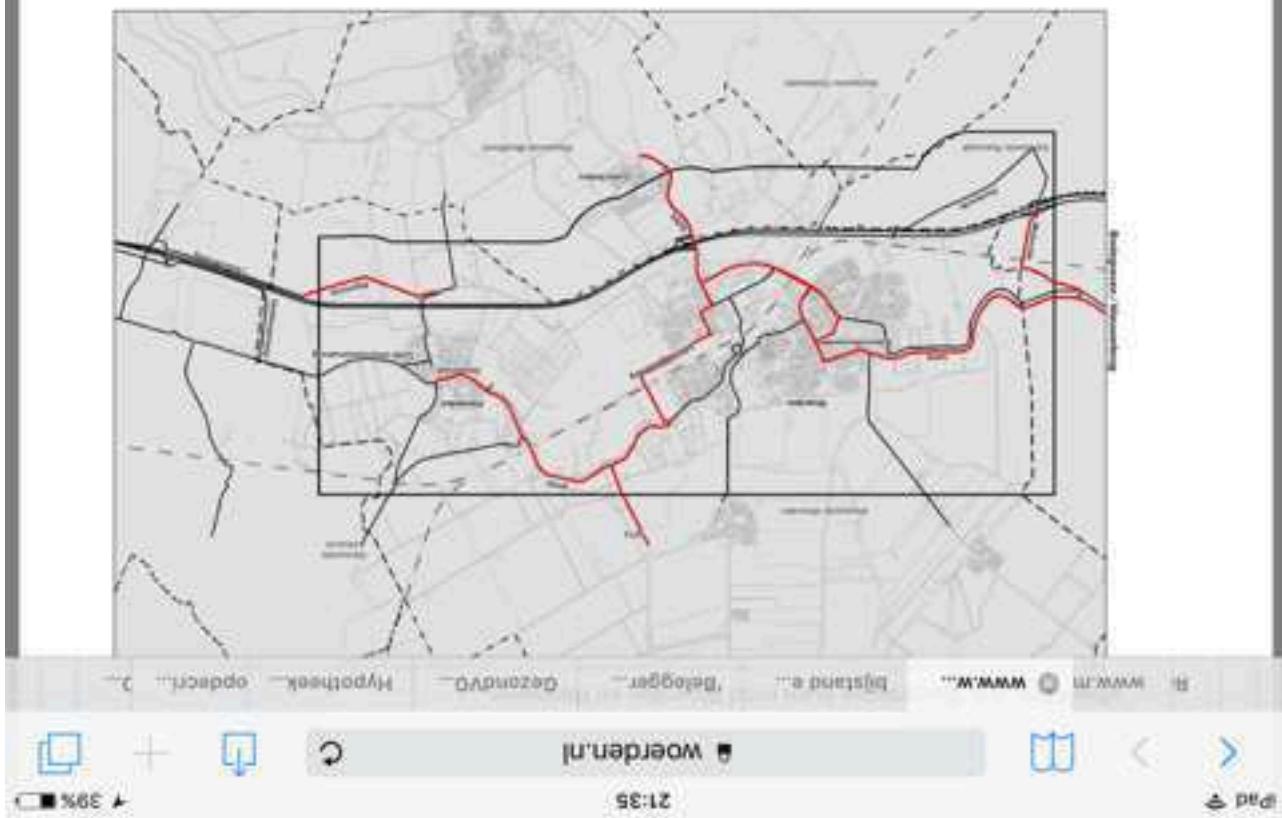
referentie	projectcode	status
WD31-2/nja4/004	WD31-2	definitief
projectleider	projectdirecteur	datum
ing. J.M. Faber	drs.ing. P.T.W. Mulder	29 mei 2009
autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	drs.ing. P.T.W. Mulder	

Witteveen+Bos
van Twickelstraat 2
postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
telefax 0570 69 73 44



Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd volgens ISO 9001 : 2000

© Witteveen+Bos
Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende Ingenieurs B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



Een deel van het verkeer dat vanuit Woerden naar het westen (de A12 richting Rotterdam en Den Haag) moet, ontloopt deze zwaar belaste aansluiting door de route via Barwoutswaarder, de kern Nieuwerbrug en de Molendijk naar de op- en afrit A12 Waarder/Nieuwerbrug te kiezen. Een andere sluijproute vanuit Woerden naar deze aansluiting loopt via de Waardsedijk en Oosteinde en via de kern Waarder. Op Oosteinde zijn enkele jaren echter geleden fysieke spitsmaatregelen genomen om sluijverkeer te weren. Inmiddels zijn ook maatregelen getroffen op de route Barwoutswaarder, gebaseerd op een onderzoek uit 2003, waaruit het aandeel sluijverkeer bleek te zijn:

- in de ochtendspits van 07.00-09.00 uur, vanaf Woerden 218 p.a.e., naar Woerden 209 p.a.e. (circa 80 % van alle verkeer op de route Hoge Rijndijk –Barwoutswaarder);
- in de avondspits van 16.00-18.00 uur, vanaf Woerden 370 p.a.e., naar Woerden 189 p.a.e. (circa 80 % van alle verkeer op de route Hoge Rijndijk –Barwoutswaarder).

2.2.4. Toekomstige situatie zonder de BRAVO-projecten

De toekomstige situatie zonder dat de BRAVO-projecten worden uitgevoerd, wordt de 'autonome situatie' genoemd. Deze situatie wordt in deze paragraaf beschreven. In hoofdstuk 5 staat meer achtergrondinformatie.

resultaten eerdere berekeningen

In de paragrafen 1.1 en 2.1 is reeds vermeld dat uit een eerder uitgevoerde berekening bleek dat de BRAVO-projecten voor de korte termijn (zie paragraaf 1.1), waarvan de projecten 3, 4, 6a, 6b, 6c en 8 slechts een deel vormen, niet alle problemen kunnen oplossen maar in ieder geval erger kunnen voorkomen. De conclusie luidde, dat behalve de korte termijn projecten ook de lange termijn maatregelen noodzakelijk waren om de problematiek verder aan te pakken.

resultaten nieuwe berekeningen

In dit MER is de (nieuwe) verkeerskundige autonome situatie is bepaald aan de hand van verkeersberekeningen, voor 2015 met een doorkijk naar 2020. Deze berekeningen zijn uitgevoerd door de provincie Utrecht, met behulp van het bestaande Verkeersmodel Regio Utrecht (het zogenoemde VRU-model, versie 1.31 voor 2015).

Voor de autonome situatie is daarbij uitgegaan van de huidige infrastructuur alsmede van de in 2015 in gebruik genomen BRAVO-projecten 1, 5, 7 en 9, zie afbeelding 2.4. Deze projecten zijn momenteel al in uitvoering. Project 1 betreft de verbreding van de A12 Gouda-Utrecht naar 2x4 rijstroken, project 5 de capaciteitsverruiming van de bestaande aansluiting Woerden op de A12, project 7 de nieuwe aansluiting Harmelen op de A12 en project 9 is de regionale weg tussen project 7 en de Veldhuizerweg. Verder gaat de autonome situatie uit van een algemene groei van het verkeer. Daarnaast wordt er in de autonome situatie van uitgegaan dat de N198 ten oosten van Harmelen geen verbinding meer heeft met de Veldhuizerweg en de A12. Deze tijdelijke verbinding bij het viaduct vervalt op basis van een oude afspraak tussen de voormalige gemeenten Harmelen en Vleuten-De Meern.

Doppelgängertwist, die diese Auslöschungsweise lautet, ist in sechs neue Künste unterteilt: Die Doppelgängerkunst, die Doppelgängertanz, die Doppelgängermusik, die Doppelgängerschmiedekunst, die Doppelgängerschmiedekunst und die Doppelgängerschmiedekunst.

Uit de verkenningsrapporten voor 2015 blijkt dat het werkterrein rond op de aansluiting Europabaan in 2012 slecht van 32.700 m² wettelijk in 2008 naar een (ongecombineerde) beheertha van 75.900 m² wettelijk



abdeelopment 2.4. Infrastructuur autonome situatie ZU15

Op afbeelding 5.4 in de afbeeldingsmap zijn de LC-waarden voor de hoofdwagen in de autonome situatie weergegeven. Op deze afbeelding zijn de genoemde vakkennisproblemen zichtbaar. Daarbij valt op dat de problematiek op de noord-zuidroute vanaf de N212 richting aansluiting A12 zich tussen de voorste en achterste voordeur bevindt. Op enkele plaatsen op deze route zal in 2015 sprake zijn van overtreding van de voetgangerszone.

Rond Hammelein is de grootste veranderingen ten opzichte van 2008 de afname van verkeer op de lichtrechtestraatweg. In de autonome situatie is er voor Hammelein geen verbinding met de A12 aan de oostzijde van Hammelein. De voorstaak daarvan is in de autonome situatie de voormalige gemeenten Vleuten en Leusden die beide verwallen. Er is in deze situatie geen sprake van lichtrechtestraatweg en de Veldhuizenweg te laten verwachten. De Molen in Hammelein om de huidige lichtrechtestraatweg is de enige gebouw dat de lichtrechtestraatweg in de autonome situatie nog heeft. Dit heeft een lange verkeersswekkering op de verbindende weg van Hammelein naar Vleuten.

Onderdelen die uitbreiding van de A12 naar 2x4 rijstroken is op deze locatie in 2015 sprake van doorgestromingsproblemen. Tussen Nieuweweg en Woerdenveld is de doorgestroming slecht en tussen Woerdenveld en Hammelein is de het wegwerk al en toe overbelast. De (gecoömgeerde) vermaalinverstrekker in de autonome situatie zijn opgenomen in tabel 5.5.

Tabel 5.5. Extramalverstrekken in de autonome situatie (2015) ten opzichte van 2008

Wegvak	AOHS ¹	AS2005 ²	HS2005 ³	Werkdag small	Werkdag small corr.
Vuurwaterstation (tunnen specifiek in Middelveldsduinen)	24.000	29.000	32.1%	32.000	32.000
European (tunnen tijdelijk overstroom in aansluiting A12)	33.000	37.000	11.2%	37.000	37.000
Stichting groenstrook (tunnen specifiek in Brabantse Wal)	8.000	22.000	27.5%	14.000	14.000
Verantwoordelijker (tunnen Hoeksteen en Westerveldweg)	33.000	37.000	11.2%	37.000	37.000
Hoge Rijndijk (tunnen Hoeksteen en Brabantse Wal)	11.000	16.000	45.5%	11.000	11.000
Houtplantsoen (tunnen van bosplantsoen en Bosrandweg)	11.000	16.000	45.5%	11.000	11.000
Brabantse Wal (tunnen van bosplantsoen en Bosrandweg)	11.000	16.000	45.5%	11.000	11.000
Werkdagen die extra verkeersveiligheid creëren (inclusief fietsers)	2.000	20.000	1000%	2.000	2.000
Brabantse Wal (tunnen van bosplantsoen en Bosrandweg)	4.000	1.000	25%	4.000	4.000
Brabantse Wal (tunnen specifiek in Leidsche Rijn)	5.000	0	0%	5.000	5.000
Samenvatting	10.000	17.000	169%	10.000	10.000

Woerdenveld

Hammelein

Bosrandweg

Brabantse Wal

Hoeksteen

Dongense Wal

Kerkwijk - Raadhuisstraat

Uitvoerdersverantwoordelijk (tunnen Hammelein en Leidsche Rijn)

tabel 5.6. Verkeerscijfers projectcombinatie 1 (2015) ten opzichte van de autonome situatie (2015)

wegvak		etmaalintensiteiten ¹	spitsintensiteiten ²	I/C-waarde ³				
	AS2015	36ab8	AS/HS	AS2015	36ab8	AS/HS	AS2015	36ab8
Woerden								
Wulverhorstbaan (tussen spoor en Middelandbaan)	29.000	40.000	138%	2.600	2.800	108%	50-80	50-80
Europabaan (tussen Wulverhorstbaan en aansluiting A12)	37.000	37.000	100%	5.000	4.500	90%	> 125	100-125
Steinhagenseweg (tussen spoor en Breeveld)	22.000	21.000	95%	1.200	1.100	92%	80-90	50-80
Waardsebaan (tussen Hollandbaan en Wihelminaweg)	14.000	16.000	114%	1.300	1.300	100%	50-80	50-80
Hoge Rijndijk (tussen Molenvlietbaan en Boerendijk)	16.000	18.000	113%	1.300	1.400	108%	80-90	80-90
Hollandbaan (ten westen van Molenvlietbaan)	13.000	16.000	123%	1.000	1.000	100%	50-80	50-80
Rembrandtlaan (ten westen van J. Israëlslaan)	13.000	9.000	69%	1.200	1.000	83%	80-90	50-80
Waardsedijk/Oosteinde	20.000	2.000	10%	800	400	50%	80-90	0-50
Barwoutswaarder	1.000	0	0%	200	100	50%	0-50	0-50
Rietveld	9.000	3.000	33%	700	600	86%	50-80	50-80
Harmelen								
Leidsestraatweg N198 (tussen spoor en N212)	17.000	14.000	82%	1.400	1.500	107%	80-90	90-100
Dorpsstraat Harmelen	6.000	0	0%	400	0	0%	0-50	
Kerkweg – Raadhuislaan	5.000	3.000	60%	700	400	57%	80-90	50-80
Utrechtsestraatweg (tussen Harmelen en Leidsche Rijn)	0	0	0	100	0	0%	0-50	
aansluitingen								
Bravo 9: verbindingsweg vanaf Bravo 8	9.000	13.000	144%	1.400	1.500	107%	80-90	50-80
Veldhuizerweg ten zuiden van 9	22.000	19.000	86%	1.300	1.300	100%	90-100	90-100
Veldhuizerweg ten noorden van 9	22.000	17.000	77%	2.000	1.700	85%	50-80	0-50
Bravo 7: aansluiting Woerden Oost	5.000	13.000	260%	1.000	1.700	170%	0-50	0-50
Bravo 3: zuidelijke randweg Woerden (ter hoogte van Waardsedijk)				32.000	1.200		80-90	
Bravo 3: zuidelijke randweg Woerden (aansluiting A12)				32.000	1.200		80-90	
Bravo 4: westelijke randweg Woerden								
Bravo 6a: zuidelijke randweg Harmelen		9.000				900		50-80
Bravo 6b: westelijke randweg Harmelen		9.000				900		50-80
Bravo 6c: oostelijke randweg Woerden								
Bravo 8: oostelijke randweg Harmelen		12.000				1.300		50-80
A12 tussen Nieuwerbrug en Woerden	200.000	193.000	97%	15.000	14.000	93%	90-100	90-100
A12 tussen Woerden en Harmelen	184.000	192.000	104%	16.600	15.000	90%	100-125	100-125

¹ Etmaalintensiteiten: motorvoertuigen per etmaal als som van twee richtingen (afgerond op 1000 tallen) voor de Autonome Situatie (AS) in 2015 (referentiesituatie), voor plancombinatie 1 (36ab8) en de verhouding Autonome Situatie (AS) 2015 en Huidige Situatie (HS) 2008. De intensiteiten voor de AS en plancombinatie zijn gecorrigeerd voor de maximale capaciteit (zie bijlage 1).

² Spitsintensiteiten: motorvoertuigen per uur (drukste uur avondspps) als som van twee richtingen (afgerond op 100 tallen) afkomstig uit het spitsmodel (zie bijlage 1).

³ I/C-waarde: verhouding intensiteit/capaciteit voor het drukste avondspitsuur in de drukste richting.

5e Verslag van de wergroep Verkeer van het Dorpsoverleg Harmelen

Verslag van de wergroep Verkeer van het Dorpsplatform Harmelen

Datum: 13 april 2006

Bijeenkomst: 5

Plaats: kantine Van Dijk Bedrijven, Holdamweg 3

Aanvang: 20.00 uur

Sluiting: 23.10 uur

Aanwezig Burt van Ginkel Provincie Utrecht, projectleider:

Bert Beving Gemeente Woerden, verkeerskundige

Teuny van Wijngaarden Dageleijs Bestuur Platform Harmelen, secretaris

Gerrit van Woudenberg werkgroep Leefbaarheid en Openbare Ruimte

Ad Koolwijk werkgroep Leefbaarheid en Openbare Ruimte

Hans Spieker werkgroep Leefbaarheid en Openbare Ruimte

Peter van Aartsen werkgroep Zorg en Welzijn

Aud van Dijk werkgroep Verkeer, voorzitter

Johan Griffioen werkgroep Verkeer

Bert van Woudenberg werkgroep Verkeer

Rene Lansink werkgroep Verkeer

Carollen Rabbel werkgroep Verkeer

Martin Nap werkgroep Verkeer, nouist

Afwezig: Rob Gerardus werkgroep Verkeer

Agenda: Vanavond is een bijzondere vergadering van de werkgroep Verkeer omdat voor een toelichting op de plannen van de rondweg en alles wat daar mee samenhangt (A12 BRAVO project) ook zijn uitgenodigd de heer Van Ginkel van de Provincie, die heer Beving van de gemeente en alle leden van het DORP en de andere werkgroepen.

Globaal wordt die volgende agenda gehanteerd:

1. Welkom door de voorzitter en mededeelingen
2. Toelichting op de A12 BRAVO plannen door provincie en gemeente
3. Vragen en reacties op de A12 BRAVO plannen
4. Pauze
5. Regelmatige vragen van met name de werkgroep Verkeer aan de gemeente
6. Sluiting

1. Welkom en mededeelingen.

Aud heeft iedereen welkom en in het bijzonder de heren Van Ginkel en Beving. Hij maakt in het kort de bedeling van de avond helder. Hij vraagt aan de voorzitter om een verslag te maken dat een weergave van de avond zal worden.

2. Toelichting op de A12 BRAVO plannen door provincie en gemeente.

Achtereenvolgens den heer Van Ginkel en de heer Beving geven kort uitleg over de paraplu A12 BRAVO (Brinda Regionale Aanpak Voorkomt Oponthoud). Bestaten is om meerder partijen (RWS, provincie en verpla-

De oostelijke randweg (project 8) is een verbindingsweg tussen Ga. 7 en 9 en de Utrechtsebaanweg altijd aan de westzijde van de weg. Langs deze weg komt aan de westzijde een vrije weg bij Veldhuizen verdwijnt en evenwijdig 80 km/u. Deze weg is noodzakelijk omdat de huidige aansluiting bij Veldhuizen verdwijnt en Harmelen-zuid zo een aansluiting op de A12 wordt geboden zonder dat deze bewoners dan door de kern van het dorp moeten stappen naar de westelijke randweg.

Project 9 is de aansluiting van de wijk Leidsche Rijn naar de nieuwe aansluiting op de A12 bij project 7. Het wordt een provinciale weg met een snelheid van 80 km/u. De weg komt verder vanaf de A12 te liggen omdat er tussen de weg en de A12 nog de doorgaande wegen geluidswal vanuit Veldhuizen komt.

Project 7 is een nieuwe aansluiting van de randwegstructuur ter hoogte van de tankstations Blijleveld en Heeleveld op de A12. Nabij de aansluiting komt langs de zuidelijke randweg een campoplats welke vanuit Harmelen ook per fiets bereikbaar wordt.

3. Vragen en reacties op de A12 BRAVO plannen

Vanuit de werksgroep verkeer heeft met name Martin Nap een aantal vragen voorbereid om wordt door de anderen daarop aangehaakt en doorgegaan.

-3.1. Martin Nap stelt dat Harmelen een noodweg wilde. Nu krijgt men ook een aansluiting op de A12. Zorgt dat straks niet voor meer stuipverkeer van A12 naar A2 als er files zijn bij Ouderenin en van Montfoort naar A12 via Harmelen-zuid?

Gert van Woudenberg antwoordt dat Harmelen in het kader van de glastuinbouwontwikkeling zelf ook graag een directe aansluiting op de A12 wenste en dat de verwachting is dat door de capaciteitsuitbreiding van A12 en A2 er grotendeels meer zullen zijn bij Ouderenin waardoor stuipverkeer A12/A2 niet voor de hand ligt. Ben Beving meldt dat men niet gemeente Montfoort in gesprek is over die Blindeweg. Als dat een stuiproute zou worden dan overweegt men om daar passende maatregelen voor te treffen.

-3.2. René Lansink vraagt waarom er dan geen aansluiting op de randweg komt bij de Kerkweg. Ben Beving antwoordt dat dan juist stuipverkeer via de Blindeweg wordt aangetrokken en dat zoets juist niet de bedoeling is. Daarom krijgt de zuidelijke randweg ter hoogte van de Reigersboswegovergang geen aansluiting op de Kerkweg.

-3.3. Peter van Arnhem vraagt of er geen zone is voor toename van fietsstof. Bert van Ginkel antwoordt dat die problematiek wordt meegenomen in de milieuprocedures. Door de rondweg zal er een spreiding van misbruikplaatsen vinden en het centrum van Harmelen worden ontlast.

-3.4. Teunis van Wijngaarden vraagt of de Willem de Zwijgerlaan aangesloten kan worden op de rondweg. Ben Beving en anderen wijzen op de mogelijkheden voor stuipverkeer door Harmelen-zuid die dat oplievert en wijzen het idee daarom af.

-3.5. René Lansink vraagt naar de kruising met Haamwijk. Ben Beving antwoordt dat het momenteel als een voorlopig ontwerp is ontworpen. Een ongelijkvloerse kruising is vanwege ruimtegebrek een kosten niet mogelijk. Er is nog studies naar uitvoering van de ribbanen waardoor overstekende fietsers opstel mogelijkheid krijgen in de middeleinbocht en ook een rotonde wordt onderzocht. De werksgroep Verkeer pleit bij Haamwijk voor een rotonde met vrije weg aan de zuidelijke randweg half verhoogd aan te leggen en de zuidelijke randweg half verhoogt.

-3.6. Martin Nap vraagt om Groenendaal half verhoogd aan te leggen en de zuidelijke randweg half verhoogt.