

RAADSINFORMATIEBRIEF

13R.00110



Van : college van burgemeester en wethouders

Datum : 14 mei 2013

Portefeuillehouder(s) : Cor van Tuijl

Portefeuille(s) : Verkeer

Contactpersoon : R. Veelenturf

Tel.nr. : 8443

E-mailadres : veelenturf.r@woerden.nl

Gemeente Woerden



13R.00110

Onderwerp:

nader onderzoek artikel 40 vragen D66 leefbaarheid Rembrandtlaan

Kennisnemen van:

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

Inleiding:

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

Kernboodschap:

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

Doet het college onderzoek naar de fijnstof depositie ter plaatse?

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

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

Conclusies onderzoek luchtkwaliteit

Stikstofdioxide

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

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

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

Fijn stof

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Overweging vrachtwagenverbod Boerendijk

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

De uitkomsten van de evaluatie zijn als volgt samengevat:

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

Conclusie proef:

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

Doseringssysteem Boerendijk:

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

Gevolgen:

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

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

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

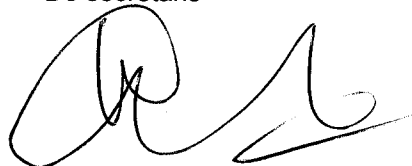
Vervolg:

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

Bijlagen:

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

De secretaris



dr. G.W. Goedmakers CMC

De burgemeester



V.J.H. Molkenboer