Antwoorden op technische vragen Lijst van der Does

1. Vraag

In de rapportage wordt alleen gesproken van een voldoen aan de opdracht dat het verkeer op de Rembrandlaan etc… substantieel wordt verminderd. In de startnotitie 19R.0084 van maart 2019 staat echter als doel van het onderzoek de tekst uit de verkeersvisie genoemd (auto's van buiten Woerden om leiden en binnen Woerden zo snel mogelijk en direct mogelijk te laten verlopen) en de wens is om het verkeer Woerden-West over meerdere routes te kunnen spreiden om zo de doorstroming te verbeteren, de verkeersveiligheid te vergroten en de overlast te beperken en evenwichtiger te verdelen. Ook lees ik 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 bezien. Ontvlechting van vrachtverkeer en fietsverkeer is daarbij een belangrijk aandachtspunt om daarmee de verkeersveiligheid van de fietser te vergroten. Waarom is afgeweken van het doel dat de projectgroep heeft meegekregen en heeft men zich gefocust op de wens?

Antwoord

In de startnotitie is het doel letterlijk als volg geformuleerd:
'Doel van het project Westelijke ontsluiting Woerden is het verbeteren van de westelijke ontsluiting van Woerden door een goede en veilige doorstroming van het verkeer te realiseren. Ook willen we aansluiten op de Verkeersvisie:
- *Automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebben, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingsroutes naar de provinciale wegen of de 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.*

In de praktijk gaat veel van het verkeer in het westen van Woerden over de Rembrandtlaan, Jozef Israëlslaan en de Boerendijk, wat leidt tot opstoppingen en overlast op deze route. Dagelijks staan veel inwoners van Woerden vast op weg naar school en werk als gevolg van een slechte doorstroming. Dit komt door het beperkte aantal bruggen over de Oude Rijn, die het noorden en zuiden van Woerden verbinden. Als gevolg krijgt het verkeer van en naar de wijken in Woerden noord en west te maken met oponthoud.

Daar komt bij dat ook het regionale verkeer dat uit het noordelijke achterland richting het zuiden naar Woerden of de A12 rijdt (en omgekeerd) van dezelfde route gebruik maakt. Door een extra brug te maken over de Oude Rijn en deze aan te sluiten op de bestaande wegenstructuur, wordende overbelaste routes ontlast en kan een betere bereikbaarheid van wijken en bedrijventerreinen in Woerden west worden gerealiseerd.

Daarnaast is het van belang de betrouwbaarheid van het netwerk te verbeteren. Als de Kwakelbrug gestremd is, krijgt het verkeer te maken met grote omrijdroutes. Dat is voor al het verkeer in Woerden en voor de leefbaarheid problematisch. Voor de hulpdiensten is dit echt een groot probleem, omdat dan niet meer aan de aanrijtijden voldaan kan worden. Dit is in tegenspraak met de Verkeersvisie: 'De hulpdiensten moeten in alle gevallen hun

opkomsttijden kunnen halen in geval van een incident. Hierbij moeten zij veilig, snel en dicht bij het gemelde incident kunnen komen'.

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 korst mogelijke termijn en op de meest efficiënte en effectieve manier op te lossen. Daarbij zullen ook de routes van het vrachtverkeer worden bezien. Ontvlechting van vrachtverkeer en fietsverkeer is daarbij een belangrijk aandachtspunt om daarmee de verkeersveiligheid van de fietser te vergroten. '

Samenvattend:
- Verkeer van buiten zo snel mogelijk via hoofdverbindingsroutes naar provinciale of rijkswegen leiden
- Voor verkeer uit Woerden ervoor zorgen dat de verplaatsing zo snel en direct mogelijk verloopt
- Zorgen voor een robuuster en betrouwbaar netwerk
- Door spreiding over meerdere routes en doorstroming verbeteren, overlast beperken en verdelen en veiligheid vergroten met als aandachtspunt ontvlechting van vrachtverkeer en fietsverkeer.

Op deze doelstelling hebben we de alternatieven bezien. Er is niet van die doelstelling afgeweken. De effecten op het hele netwerk en specifiek op de route Rembrandtlaan-Boerendijk hebben voortdurend de aandacht als concretisering van de doelstelling.

2. Vraag
In het rapport lees ik ook niets over de gevraagde ontvlechting van het vrachtverkeer. Waarom is dit niet meegenomen?

Antwoord
Het ontvlechten van vrachtverkeer en fietsverkeer is een belangrijk aandachtpunt en heeft in de ontwerpen ook veel aandacht gekregen. Zo is er zoveel mogelijk gezorgd voor vrij liggende fietspaden langs de tracés, bij het ontwerp van kruisingen en langs het Rietveld. De mogelijkheden om specifiek de routekeuze van vrachtverkeer te beïnvloeden zijn beperkt.

3. Vraag
Bij de verstrekking van de onderzoekskosten van 580.000 euro heeft de wethouder aangegeven dat andere variaties pas onderzocht mogen gaan worden als van te voren vaststaat dat de kosten niet veel hoger zijn dan de beoogde Rietveld- en Gildenbrug en als de variant aan het doel van de opdracht voldoet. Nu al is bekend dat de Rembrandbrug veel duurder en complexer zal gaan worden en veel vertraging gaat opleveren voor de aanleg van de brug. Is het in dit geval dan niet zonde van het gemeenschapsgeld om dit toch te willen onderzoeken?

Antwoord

Als het alternatief Rembrandtbrug wordt gerelateerd aan de bovengenoemde doelstellingen dan is de analyse op dit moment dat dit alternatief beter dan alle andere brugalternatieven aan de genoemde verkeersdoelstellingen kan voldoen. Het kan een korte en directe hoofdverbindingsroute opleveren richting Zuidelijke randweg en A12. Vandaar dat het effect op de route Rembrandtlaan- Boerendijk met dit alternatief meer dan twee keer zo groot is als in de andere alternatieven.
De kosten en de haalbaarheid van deze verbinding zijn op dit moment nog erg onzeker. De kosten van brug en weg zullen waarschijnlijk niet hoger zijn dan bij de andere alternatieven. De onzekerheid zit in de kosten en baten van het aankopen en uitplaatsen van woningen en bedrijven. Tegenover eventuele meerkosten kunnen ook baten staan. Zowel op het gebied van verkeer als op het gebied van revitalisering van het bedrijventerrein en eventueel transformatie op langere termijn. Bovendien zijn er mogelijkheden van medebekostiging door andere overheden. Dat maakt dat we het waard vinden hiernaar onderzoek te doen en eerst meer zicht willen hebben op die kosten en baten, waarna de raad een besluit kan nemen over de alternatieven. Het is aan de raad om hierover een besluit te nemen.

4. Vraag

Is het niet onlogisch om een 17 meter brede brug te beogen terwijl de huidige Blokhuisbrug aanmerkelijk smaller is? Dit zal in de toekomst problemen gaan geven door het feit dat dit een drukkere route gaat worden.

Antwoord

In de alternatieven Gildenbrug en Rietveldbrug (-west) gaan we op dit moment uit van een 17 meter brede brug. Die breedte ontstaat doordat de afstand tussen brug en Rietveld zeer krap is en onder andere om veiligheidsoverwegingen een linksafstrook op de brug en op het Rietveld wenselijk is. Dit is ook door de provincie in hun rol als wegbeheerder als voorwaarde meegegeven.
De Blokhuisbrug is 14 meter breed. Dat komt doordat deze twee rijstroken heeft en iets verder van de kruising af ligt. Bij de Gildenweg zien wij een brug met 3 stroken voor het autoverkeer als enige haalbare oplossing. Bij de Rietveldbrug (-West) zou een smallere brug met twee rijstroken denkbaar zijn. Dat zou betekenen dat de kruisingen verder landinwaarts gelegd moeten worden en Rietveld en Barwoutswaarder landinwaarts moeten uitbuigen. Dit heeft gevolgen voor bebouwing en landschap. Bij de Rembrandtbrug kunnen we onderzoeken of een brug met twee rijstroken haalbaar is.
De Blokhuisbrug zal met het alternatief Rembrandbrug iets drukker worden. De capaciteit van de brug zal met de twee rijstroken voor de auto voldoende zijn. De wachttijden voor de Blokhuisbrug kunnen verminderd worden door betere afspraken te maken over openingstijden. Een Rembrandtbrug hoeft minder open voor de scheepvaart omdat het aantal doorvaarten hier veel kleiner is (ca 1750 in plaats van ca 5500) dan bij de andere bruggen (zie bijlage 5 van de rapportage).

5. Vraag

Naar wij hebben begrepen zal de Gildenbrug zal door de weinige ruimte die er is om op de brug te komen 17 meter breed moeten gaan worden. Geldt dit ook voor de andere brugvarianten?

Antwoord

Zie het antwoord bij vraag 4.

6. Vraag
Als de andere brugvarianten toekunnen met een smallere brug, hoe verhoudt zich dit dan tegen de kosten die begroot zijn voor de bruggen ?

Antwoord
We gaan nu uit van even brede bruggen in alle alternatieven. De kosten van de bruggen zijn daarom ook in alle alternatieven ongeveer even hoog.

7. Vraag
Waarom is het idee van het Over De Brug team om het zogenaamde landje van Kroes niet onderzocht? Hier is verder niet op ingegaan. Maar een variant over dit stukje grond vergt geen aankoopkosten van huizen of bedrijfspanden en is dus waarschijnlijk sneller en goedkoper te realiseren?

Antwoord
Omdat er niet eerder aandacht voor is gevraagd. Deze variant voor de ligging van de brug is in ateliersessies wel eens genoemd maar is door niemand als dusdanig kansrijk aangemerkt dat hieruit een verzoek is voortgekomen om deze variant echt te onderzoeken.
In het Over-de-brug-team is hier eveneens niet specifiek om gevraagd. Ook tijdens de presentatie van de participatiegroepen op 9 oktober is hier geen aandacht voor gevraagd. Het is pas in één van de adviezen van het ODB-team van oktober/november dat deze variant nadrukkelijk wordt aangedragen. Dat was op een moment dat de onderzoeken reeds afgerond waren. Zover ons bekend is hierover door de initiatiefnemers geen overleg gevoerd met betrokkenen.

Inhoudelijke hebben we de volgende overwegingen bij deze variant. Het situeren van een brug op het open terrein tussen Barwoutswaarder 140 en 148 kan worden gezien als een variant op de Rietveldbrug, omdat deze verkeerskundig het meeste daarop lijkt. Een brug op deze locatie moet aangesloten worden op het tracé van het ontwerp Rietveldbrug. Met andere woorden; aansluiten op het tracé langs de RWZI aan de oostzijde en aansluiten op de Hollandbaan en heeft de volgende voor en nadelen:

- Voordeel van deze ligging ten opzichte van het ontwerp van de Rietveldbrug zou zijn dat de sloop van één woning voorkomen zou kunnen worden en roeivereniging De Krom niet hoeft te worden verplaatst. Dit ook de reden waarom het voorstel is gedaan.
- Aan het Rietveld is het ruimtelijke gevolg van deze variant verder ongeveer hetzelfde als bij het ontwerp Rietveldbrug. Voor de woning aan Rietveld 50 heeft de brug vergelijkbare gevolgen. Voor de voormalig burgemeesterswoning zou de ligging iets gunstiger zijn.
- De Barwoutswaarder zal in deze variant echter over een lengte van ca. 180 meter ook gaan functioneren als gebiedsontsluitingsweg, en mogelijk in de toekomst als westelijke randweg.
- Daarnaast moet met deze variant de nu smalle Barwoutswaarder flink verbreed worden, waardoor ook watergangen verlegd moeten worden ten koste van opritten en voortuinen. De weg komt daarmee ook zeer dicht langs de gevel van de aanliggende vrijstaande woningen te lopen.

- Uitritten van aanliggende woningen zijn niet gewenst in een gebiedsontsluitingsweg. Uitritten vormen een obstakel in de dan toch al complexe verkeerskundige werking en vermindert de verkeerveiligheid.
- De complexiteit van de inpassing van dit tracé is groter. Samen met de hogere kosten voor planschade worden de kosten waarschijnlijk fors hoger dan bij de Rietveldbrug.
- In de bijlage vindt u een schetsmatige uitwerking van wat de voorgestelde brugvariant zou betekenen en foto's van de Barwoutswaarder ter plekke.

Conclusie
In deze variant zien wij meer nadelen dan voordelen t.o.v. Rietveldbrug. Zowel verkeerskundig als wat betreft ruimtelijke inpassing, overlast en aantasting van woonomgeving levert dit een verre van optimale situatie op. Het moeten slopen van één woning is pijnlijk maar achten wij een betere keuze dan een dergelijke suboptimale keuze die blijvend voor problemen zal zorgen.

Mocht de raad een andere afweging maken dan kan deze variant verder uitgewerkt worden in samenspraak met betrokken. De raad zal daar dan krediet voor beschikbaar moeten stellen.

8. Vraag
We kunnen nergens vinden wat de impact is van het afvallen van de Nieuwerbrug variant op de intensiteit van het verkeer en dus de last die Woerden hiervan heeft. Waarom is dit niet onderzocht?

Antwoord
In de notitie Regionale verbinding Molendijktracé zijn de verkeerseffecten van het Molendijktracé op zichtzelf en in combinatie met Rietveldbrug en Gildenbrug in beeld gebracht (blz 3 tot en met 5). De verkeersanalyse maakt duidelijk dat het effect van het Molendijktracé op de verkeersdruk van Woerden zeer beperkt is. Zo neemt de verkeersdruk op de Boerendijk door het Molendijktracé slechts met ca 900 motorvoertuigen per dag af. In combinatie met de Gildenbrug of de Rietveldbrug is die afname nog minder (700-800 motorvoertuigen).

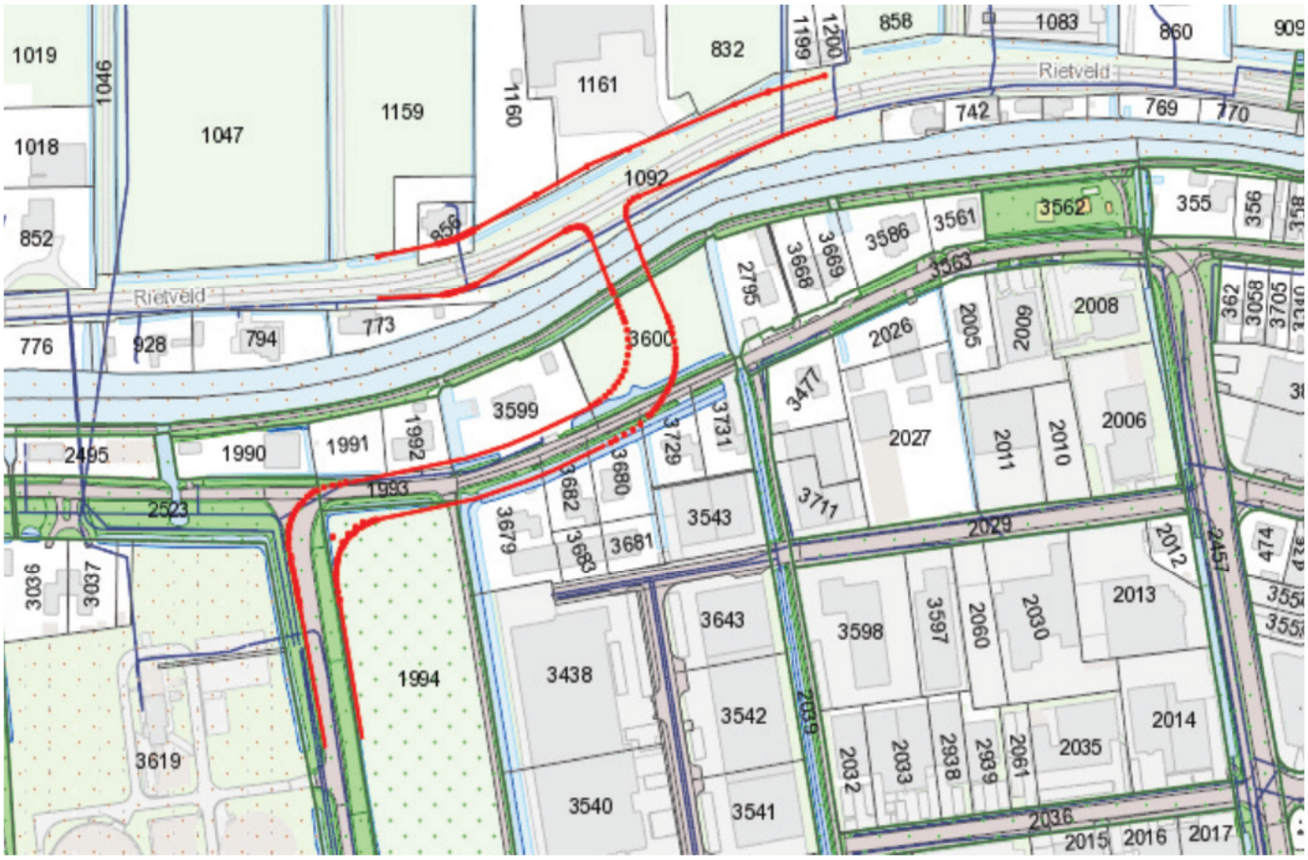
9. Vraag
Er wordt ook steeds gerefereerd aan mogelijke subsidies van b.v. de provincie. Hoe hard zijn deze toezeggingen en voor welk bedrag? En waarvoor?

Antwoord
We zijn nagegaan voor welk type maatregelen provinciale subsidies mogelijk zijn. Dat gaat om zaken als revitalisering van bedrijventerreinen, gebiedstransformatie en verduurzaming. Belangrijk daarin is dat het past in het provinciale en rijksbeleid ten aanzien van duurzame verstedelijking en mobiliteit en dat het vorm krijgt in een programma-aanpak. De Rembrandtbrug en bijkomende ontwikkelingen passen in zo'n programma. Op dit moment zijn er geen concrete toezeggingen en geen indicaties over bedragen te geven. Als de raad opdracht geeft om het alternatief Rembrandtbrug te onderzoeken zal een begin worden gemaakt met het ontwikkelen van een programma-aanpak en verdere gesprekken met de provincie.

Bijlage bij vraag 7:

Foto Barwoutswaarder vanuit oostelijke en westelijke richting.

Foto: Barwoutswaarder van oost naar west *(bron: google maps)*

Foto: Barwoutswaarder van west naar oost *(bron: google maps)*

Schets brugvariant Rietveldbrug