



datum	12 juni 2019
portefeuillehouder	Wethouder Noorthoek
contactpersoon	Mark van Baaren en Mike Bouwman
fractie(s)	ChristenUnie/SGP
onderwerp	Raadsvoorstel (19R.00260) Strategienota Verkeersvisie 2030

- Wat is het verschil tussen deze strategienota en het MVP?
De Strategienota is een verdiepingsslag van de Verkeersvisie. In de strategienota wordt antwoord gegeven op de vraag: 'hoe gaan we dat dan doen?'. Het is de cruciale schakel tussen de Visie en de uitvoering, omdat de strategienota vertelt wat we nodig hebben om straks in de uitvoering de juiste keuzes te kunnen maken. Het Meerjaren Verkeersplan zal alleen uitvoeringsmaatregelen bevatten en is dus nog een slag concreter. Het MVP is vergelijkbaar met het Meerjaren onderhoudsplan (MOP), alleen wordt het MVP niet gevoed vanuit de onderhoudsopgave, maar vanuit verkeersvraagstukken.
- Hoe gaat deze nota aansluiten op het MVP?
Het MVP bestaat nog niet, dus de vraag zou moeten zijn: Hoe gaat het MVP aansluiten op de Strategienota? In de strategienota draait het eigenlijk om keuzes maken. Wat heeft straks prioriteit in de uitvoering, waar toetsen we de uitvoeringsmaatregelen aan en in welke overkoepelende strategie past dat? Daarnaast geeft de Strategienota de aanzet om alle informatie te vergaren die nodig is om straks de juiste keuzes in de uitvoeringsplanning (MVP) te kunnen maken.
- Blz 30: er worden met regelmaat "kaarten opstellen en ontwerputgangspunten opnemen" genoemd in de planning van 2^e helft 2019.
 - Waarom is dit nodig op dit korte termijn? De kaarten zijn nodig om te kunnen bepalen of het netwerk van fiets en voetpaden aansluit op de voorzieningen. Een kaart met een eindbeeld van deze netwerken op korte termijn is nodig om te kunnen bepalen waar we de komende jaren in moeten investeren. Daarnaast kunnen we op basis van die kaarten direct bepalen of maatregelen die we nu uitvoeren toekomstbestendig zijn. De ontwerputgangspunten zijn richtlijnen waar fiets en voetpaden aan moeten voldoen. Dit moet in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) een plek krijgen. Binnen het team R&B is hier al jaren grote behoefte aan.
 - Wat is het effect hiervan? Het effect hiervan is dat dit in uitvoeringprojecten minder discussie op zal leveren. Op het moment dat ergens de gewenste netwerken en gewenste richtlijnen vastgelegd zijn, kunnen we sneller schakelen en kansen signaleren en verzilveren op het moment dat zich ergens een gelegenheid voordoet. Dit scheelt dus tijd en geld.
 - Welke meetbare doelen gaan dit per categorie realiseren? Het opleveren van een kaart voor het eind van het jaar is een meetbaar doel. Ook het invoeren van ontwerputgangspunten in het HIOR voor het eind van het jaar is meetbaar.
 - Hoe wordt de bouw van het verkeersmodel Woerden gerealiseerd?
 - Wordt hiervoor software aangeschaft door gemeente Woerden?
Op dit moment maken we gebruik van het verkeersmodel van de provincie Utrecht. We betalen jaarlijks een bijdrage voor om hier gebruik van te mogen maken. Voor het verkeersmodel van de gemeente Woerden wordt geen software aangeschaft. Voor de bouw van het model is apart budget beschikbaar gesteld in de begroting 2019. Meer informatie over het verkeersmodel wordt op donderdag 20 juni tijdens een themabijeenkomst om 20.00u gegeven. Hierin leggen we u uit wat een verkeersmodel is, waar we



- het voor gebruikt wordt en ook wat het niet kan. U ontvangt hier nog een uitnodiging voor.
- Zo ja, wat zijn de kosten hiervan?
De bouw van het basismodel kost circa € 40.000,-. Voor toekomstige berekeningen worden door een extern bureau uitgevoerd op basis van een raamovereenkomst, deze is nog niet aanbesteed.
 - Blz 31: er worden met regelmaat “beleidskaders opgesteld, onderzoeken gedaan, doorgerekend en getoetst” genoemd
 - Waarom is dit juist nodig als actie voortvloeiend uit de strategienota?
We hebben in Woerden behoefte aan uniformiteit in oplossingen om de veiligheid en leefbaarheid te kunnen waarborgen. Omdat we vanuit de strategienota bijvoorbeeld diverse schoolomgevingen veiliger willen gaan maken, is het dus nodig om van tevoren te bedenken welke maatregelen we hiervoor toepassen. Als je zomaar ergens begint is het risico groot dat er overall iets anders komt te staan. Dat is overigens beheerstechnisch ook niet wenselijk. Het onderzoeken, doorrekenen en toetsen van maatregelen is nodig om te kunnen bepalen of deze maatregelen effectief zijn en een oplossing vormen voor het probleem of juist andere problemen veroorzaken.
 - Wat is het effect hiervan? Het effect hiervan is dat voor de verkeersdeelnemers bepaalde situaties herkenbaar zijn en men weet welk gedrag er van hem verwacht wordt. Dit leidt tot meer verkeersveiligheid. De onderzoeken moeten ertoe leiden dat we straks de juiste toekomstbestendige keuzes maken in het verkeersmaatregelenplan.
 - Welke meetbare doelen gaat dit per categorie realiseren?
Het opstellen van een beleidskader in de 1^e helft van 2020 is een meetbaar doel. De onderzoeken die we doen staan gedefinieerd. Van elk onderzoek zal een memo of rapport worden opgeleverd, zodat het college of de raad op basis van deze informatie keuzes kan maken.
 - Blz 19: hoe moet “Onderzoek naar haalbaarheid en potentie doelgroepenaanpak: o parkeerterrein/garage buiten het centrum;” gezien worden, gezien het feit dat er op dit moment een parkeergarage in het centrum en op het defensie eiland is, die naar het lijkt niet ten volle benut wordt
 - Hoe past gedifferentieerde parkeerduur of tarieven voor bestaande parkeergarages en parkeerplaatsen hierin?
Het parkeerbeleid wordt volledig vernieuwd. Dat betekent dat er ook andere keuze gemaakt kunnen worden over parkeren op maaiveld en in de garages, tariefdifferentiatie, maximale parkeerduur etc. Als het bestuur er bijvoorbeeld voor kiest om parkeerplaatsen op straat alleen nog maar voor bewonersparkeren ter beschikking te stellen, dan komen de parkeergarages vanzelfsprekend voller te staan. Het onderzoek naar de potentie van een nieuwe parkeergarage moet dan ook onderdeel uitmaken van het nieuwe parkeerbeleid en de doelgroepenaanpak. Waar moeten kortparkeerders parkeren (bijvoorbeeld bezoekers binnenstad) en moeten langparkeerders, (bijvoorbeeld bewoners, werknemers) parkeren. We gaan uiteraard geen nieuwe parkeergarages realiseren als deze extra capaciteit niet nodig is.
 - Welke al bestaande verkeersknelpunten worden op dit moment al onderkend en welk onderzoek is daar nog voor nodig in het kader van “Daarom wordt eerst onderzocht of het huidige wegennet voldoende toekomstbestendig is om de te verwachten groei van de stad - en de daarmee gepaard gaande groei van het verkeer - op te kunnen vangen”?
Het college onderkent dat er een doorstromingsprobleem aan de west- en oostzijde van Woerden is. Daarnaast zien we regelmatig lange wachtrijen ontstaan op de Oudelandseweg, de Utrechtsestraatweg en de Polanerbaan. In het coalitieakkoord is daarom reeds toegezegd dat we aan de westkant een brug gaan aanleggen en ook dat wordt gekeken hoe we de ontsluiting aan de oostkant van Woerden verder vorm kunnen geven. Ook de keuze om de met fietser voorrang de binnenstad in te leiden, kan impact hebben op de verkeersstromen.



We gaan daarom niet vooruit lopen op de uitkomsten van de modelstudie. De modelstudie moet uitwijzen welke wegvakken en kruispunten in de toekomst (met inachtneming van de uitgangspunten uit de strategienota) een knelpunt zullen vormen en welke maatregelen dan nodig zijn om deze knelpunten op te heffen.

- Bedoeling was en is om de verkeersvisie uit te werken per wijk en dorp om vervolgens maatregelen door te voeren.
 - Hoe zien we dit terug in deze nota? De bedoeling van het college is om een overkoepelende visie en strategie te hebben om straks in alle projecten (en dus ook de onderhoudsprojecten in de wijken) een eenduidig beleid te kunnen voeren. Dit komt de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van Woerden en de wijken ten goede. Doorgaande verkeersstromen door een wijk, los je bijvoorbeeld niet binnen een wijk op. Hiervoor moeten op een hoger schaalniveau keuzes worden gemaakt. Als bekend is hoe we het netwerk willen inrichten weten we ook hoe we de woonstraten in wijken en dorpen moeten inrichten.
 - Is er een lijst met knelpunten per wijk en dorp voor de verschillende categorieën? Er is een groslijst met allerlei knelpunten per wijk, maar die is niet volledig of uitputtend. We worden hier regelmatig scherp op gehouden door de bewoners of wijkplatformen zelf. We hebben met alle wijkplatformen goed contact en weten waar de knelpunten en behoeften liggen. Waar mogelijk proberen we de komende jaren quick wins te realiseren. Voor meer ingrijpende maatregelen moet eerst op een hoger schaalniveau worden bepaald of dit slimme investeringen zijn.
 - Is er een priorisering van de knelpunten per wijk en dorp
Per kalenderjaar maken we op basis van de bekende knelpunten en het beschikbare budget een prioriteitenlijst van quick wins. Deze worden dan in het half jaar daarna uitgevoerd.