Verslagen Participatiegroep Verkeersvisie 2030

Door: Marja van Steijn-Verweij, Tekstbureau Talent

15-04-2019

Inhoudsopgave

Verslag 16 januari 2019 - Startbijeenkomst 1
Verslag 30 januari 2019 - Zij-instromersbijeenkomst 7
Verslag 30 januari 2019 - Extra bijeenkomst 9
Verslag 20 februari 2019 - Inputbijeenkomst 16
Verslag 20 maart 2019 - Reactiebijeenkomst concept 37
Verslag 3 april 2019 - Reactiebijeenkomst definitief 43

Participatiegroep Strategienota Verkeer
Verslag 16 januari 2019 - Startbijeenkomst

Verslag van de bijeenkomst met de Participatiegroep Strategienota Verkeer, d.d. 16 januari 2019, vergadercentrum van de gemeente Woerden, Bleek 7

Aanwezig: *op volgorde van plaats:*
Huib van Loo (VVN Harmelen)
Johan Wesseloo (vz VVN Harmelen)
Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier)
Fred van der Worp (dorpsplatform Rijnoevers)
René Vergouwen (VRU)
Monique Pool (inwoner Waterrijk)
Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder)
Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt)
Arina Kastelein (Kamerik)
Ruurd Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk)
Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.)
Pascal Vonk (inwoner Zegveld, ervaringsdeskundige verkeersmodellen)
Albèrt de Goeij (bestuurslid OKW)
Johan Splinter (Zegveld)
Rinus v.d. Does (Zegveld)
Erik Franssen (Zegveld)
Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld)
André de Boer (SPCO Groene Hart en Fietsersbond)
Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland)
Dick Verschoor (Kamerik)
Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen)
André Dierick (inwoner De Meander, vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier)

Afwezig *(Kees Weerelts is verhuisd uit Woerden; Marc Thijsmans, Gerrit Bergman, Arnold van den Hengel en Ben Rigter hebben zich afgemeld voor deze ronde; Piet Brak laat zich vervangen:*
Ton Kromwijk (dorpsplatform Rijnoevers), Annette Weverling (inwoner Snel & Polanen), Jan van Zuijlen (LTO Woerden), Peter van Schaik (Cumela, brancheorganisatie agrarische ondernemers en inwoner Harmelen), Gerard van der Lit (vz wijkplatform Snel & Polanen/Waterrijk)

Gemeente Woerden: Mike Bouwman (beleidsadviseur Verkeer), Anke van Ansenwoude (Communicatie), Mark van Baaren (beleidsadviseur Verkeer)
Gast: Verkeerswethouder Arjan Noorthoek
Gespreksleider/projectmanager: Ad de Regt (onafhankelijk)
Verslag: Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: Woensdagavonden 30 januari (was eerst alleen voor zij-instromers maar iedereen is nu uitgenodigd); 20 februari; 20 maart; 3 april (een aantal leden is dan verhinderd)

---

1. Opening door wethouder Arjan Noorthoek
Wethouder Arjan Noorthoek opent de bijeenkomst en heet allen welkom. Fijn dat er zo'n grote opkomst is. De laatste vergadering, voor de samenstelling van de Verkeersvisie, was op 17 mei 2017. Het college is heel blij dat deze participatiegroep nog steeds enthousiast is en weer vertrouwen heeft om een volgende stap te zetten.
De eerste fase is nu achter de rug.

In de tussentijd zijn er verkiezingen geweest. In de raad is meermalen naar de visie gevraagd, men kijkt ernaar uit.
Tot 2030 zijn de hoofdpunten uit het coalitieakkoord: verkeer, wonen, sociaal domein, financiën op orde, en er is geld vrijgemaakt voor verkeersknelpunten en verkeersprojecten. Die moeten in tijd/prioriteit uitgezet worden. De coalitie heeft er een paar uitgehaald die voorrang krijgen: de brug bij Rietveld, de Molendijkvariant, Woerden-West/Boerendijk/Waardsebaan, oostkant Woerden, + meer mensen op de fiets gecombineerd met veiligheid.
In het tweede traject van de Verkeersvisie wordt input opgehaald bij de participatiegroep in de zin van beschrijven en verwerken; het college bekijkt dat en legt het weer terug naar de groep, en dan gaat het weer naar het college. Afwijkende meningen van de groep worden ernaast gezet en beide meningen zullen dus zichtbaar zijn voor de raad. Uiteindelijk is de raad aan zet. Mochten bepaalde achterbangroepen het toch niet eens zijn met de gemaakte keuzes, dan kan er bij de raadsvergadering nog ingesproken worden.
Arjan woont deze vergadering bij tot aan de pauze. In principe zal hij de volgende bijeenkomsten niet bijwonen.
De raad heeft gevraagd om tussendoor verslagen te krijgen maar daarover is besloten om dat niet te doen. Het proces moet zijn loop hebben, en aan het eind wordt de raad geïnformeerd.

Het woord is weer aan Ad de Regt.
Ad leidt het gezelschap door de presentatie heen.

2. Aanpak
Deze bijeenkomst is de startbijeenkomst. Er wordt een viertal bijeenkomsten gepland; het dringende verzoek is om de hele reeks aanwezig te zijn.
Op 30 januari is er een extra bijeenkomst, met de mensen die eerder zijn afgehaakt, de zgn. zij-instromers (zo'n 15 personen), om hen op de juiste vlieghoogte te brengen zodat ze kunnen beslissen al dan niet mee te doen.
De eerstvolgende keer staat in het teken van het leveren van input voor de strategienota. De strategienota wordt ambtelijk geschreven, net als de vorige keer. Verschil is dat dat de vorige keer onder verantwoordelijkheid van de groep werd gedaan, maar nu onder verantwoordelijkheid van het college.
Het concept van de strategienota komt hier weer terug, om te zien of de input van de participatiegroep er voldoende herkenbaar in terecht is gekomen.
De definitieve versie komt ook eerst hier terug. Moeten er toch bepaalde accenten geplaatst worden, dan heeft de groep de vrijheid om dat in een aparte oplegnotitie mee te leveren aan de raad. De raad is het hoogste orgaan, de raad beslist.

3. Globale inhoud en structuur
Wat is een strategie: een plan om te bereiken wat je wilt. Ofwel: het *hoe*. Het is de schakel tussen de visie en het meerjarenverkeersplan.
Hoe wordt de strategienota opgebouwd:
– De Visiedoelstellingen worden voorzien van een actieplan (wat is er nodig om dat wat in de visie staat te bereiken) (koppelingen leggen met andere dossiers)
– In een longlist worden alle vervolgacties verzameld, gekoppeld aan de visiedoelen
– De vervolgacties in de longlist worden geprioriteerd en in tijd weggezet
– Aan de vervolgacties worden bedragen gekoppeld. (Is geen vraag voor de participatiegroep maar ambtelijk) Dit is het voorstel van het college/ de werkgroep
– De in het coalitieakkoord genoemde acties krijgen een hoge prioriteit in de planning. (Over fietsers wordt gesproken, over voetgangers niet. Binnenstad wordt ook specifiek genoemd)
Tip: loop het coalitieakkoord erop na of er ook andere dingen zijn die van betekenis zijn. **N.B.**

Albèrt neemt aan dat de scope weer 2030 is, net als in de visie. Dan is het ook van belang om richting toekomst te bedenken of de strategienota zich moet beperken tot het huidige aantal inwoners: in de krant gaf de burgemeester aan dat hij naar een inwoneraantal van 60.000 wil. Een groei-ambitie voor de stad moet dus worden meegenomen. Albèrt stelt voor die ambitie in te kleuren en na te gaan naar welke gebieden de gedachten dan uitgaan.
Arjan denkt dat het inderdaad belangrijk is om dat mee te nemen in de strategienota.
In Snellerpoort worden 800 woningen gebouwd en op het industriegebied rond het stadhuis komen de komende 10 à 15 jaar 2000 woningen. Die ontwikkelingen zijn nu al bekend. Daarnaast zit er een opgave aan te komen mogelijk vanuit Utrecht. Er is een opgave van ruim 200.000 woningen voor de hele Randstad en nog niet bekend is of Woerden een deel daarvan voor de Provincie moet uitvoeren. Het is moeilijk om daarop voor te sorteren.

Dit wordt binnen ¾ jaar tot een jaar duidelijk. Utrecht moet 104.000 woningen bouwen, zij proberen dat binnenstedelijk te doen, maar mogelijk worden er ook buiten de contouren projecten aangewezen.
André D wijst erop dat in de visienota een aantal uitspraken staat die in tegenstelling zijn tot wat er besloten is. De groei van Woerden is nul of bijna nul, dat staat keihard in de visienota. Als je dan al ziet wat de plannen zijn met het Pels-terrein, Leyland, Snellerpoort, mensen onderbrengen in om te bouwen kantoorruimtes, dan zul je moeten checken of de uitgangspunten in de visie nog steeds valide zijn.
Arjan beaamt dat. Die moeten dus nog apart meegenomen worden. **Actie Mike**
[Opmerking Mike: Die ontwikkelingen zijn reeds meegenomen.]
Ad is het daarmee eens. Wat je niet weet kun je niet meenemen, maar alles wijst erop dat Woerden straks 60.000 inwoners zal krijgen. En daar moet je in je verkeersstromen en je mobiliteit rekening mee houden.
Arjan voegt daar nog aan toe dat er wordt gekeken naar woningen, energie, en ook heel nadrukkelijk naar mobiliteit. Woerden wordt dan beschouwd als een heel belangrijk knooppunt van mobiliteit, en dan is het criterium dat je binnen 10 minuten op je fiets bij zo'n mobiliteitspunt moet kunnen komen. Daarnaast wordt bekeken of er nieuwe stations nodig zijn. Woerden komt ongetwijfeld in beeld, maar hoe, dat is pas over 1 of 2 jaar duidelijk.
Binnen twee weken hoopt Arjan de uitgangspunten voor dit gebied naar buiten te brengen. In die notitie staat het aantal woningen geprognosticeerd. Arjan stuurt die notitie ook naar de participatiegroep. **Actie Arjan**
Gerard H zou er niet alleen die woningen bij wille betrekken maar ook de uitbreiding van industrieel/ondernemersklimaat. Dat trekt werknemers aan maar ook verkeer. Gerard doelt op de schuifruimte die de gemeente aan het invullen is. **N.B.**
André D kan zich voorstellen dat de Provincievraag nog niet bekend is maar wat wel concreet is zijn de woningbouwprojecten in Snellerpoort en Staatsliedenkwartier.
Ad zegt toe dat de participatiegroep alle nota's die nodig zijn, kan krijgen.
Pascal verwacht dat de woningbouw hier en in Snellerpoort erg veel verkeer met zich zullen meebrengen. Daarom lijkt het hem goed daar voorspellingen over te doen in een scenario.
Ad concludeert dat dat een van de acties is die ondernomen zou kunnen worden.

Wim wijst op de samenhang van allerlei domeinen in de stad. Alles heeft invloed op elkaar.
Ad beaamt dat. Naarmate je meer toespitst kom je meer in botsing met allerlei andere domeinen. Juist daarom is die strategienota zo belangrijk: het is – vooral voor de raad – een instrument voor het dagelijks bestuur. Pakt het uiteindelijk anders uit, dan moet daar weer over gesproken worden.
Mike wijst erop dat bepaalde plannen 2 jaar geleden al bekend waren, waarop André D opmerkt dat een aantal argumenten uit de visienota zal veranderen vanwege hun relatie met allerlei andere (veranderende) kerncijfers.

Ad noemt wat voorbeelden van uitwerking huiswerk:
- Maak een kaart waarop alle in de Verkeersvisie genoemde voorzieningen zijn afgebeeld.
- Definieer de looproutes en aan welke eisen deze moeten voldoen.
- Doe onderzoek naar het aandeel vermijdbaar of afwendbaar verkeer in het centrum en doe onderzoek naar welke maatregelen effect hebben op de routekeuze van dit verkeer.
- Inventariseer op welke regionale ontsluitingswegen veel fietsverkeer op de rijbaan rijdt.
- Stel een parkeerbeleid op voor de gemeente waar de onderdelen uit de visie terugkomen.
- Bepaal het aantal geluidgehinderden door middel van een modelberekening en laat een geluidsbureau op basis van de uitgangspunten in de Verkeersvisie een advies uitbrengen over een ALARA-norm.

Ad heeft een voorbeeld uitgewerkt en zal dat straks ronddelen.
Hij leest voor: *"Visiedoelstelling 2 luidt: Voetgangers kunnen alle algemene publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen veilig bereiken. Looproutes van en naar scholen zijn veilig."* (en wat daar verder volgt).

Het is aan te raden om dezelfde tijdsvenster te gebruiken dus allemaal dezelfde planning aan te houden. Ook zal de hoofdstukindeling uniform moeten zijn.

<u>De hoofdstukindeling</u> in het voorbeeld van Ad luidt:
1. Nader onderzoek en inventarisatie
2. Koppelen met Meerjarig Verkeersmaatregelenplan MVP
3. Randvoorwaardelijk ander beleid
4. Acties voortvloeiend uit coalitieakkoord

5. Volgtijdelijkheid en planning (2e helft 2019, 2020, 2021/22 (einde bestuursperiode), 2023-2027
6. Globale kostenramingen (wordt ambtelijk ingevuld).

Albèrt vindt dat Ad met dit voorbeeld al behoorlijk diep de uitvoering ingaat. Hij stelt voor om eerst een tussenstap te maken: wat is wenselijk, wat is strategie. Gaat het bijvoorbeeld over een school en bereikbaarheid dan zou je eerst kunnen kijken of er aanpassingen wenselijk zijn, en vervolgens kunnen kijken naar toekomstplannen van die school; maar dat is een uitvoeringsvraag. Het lijkt Albèrt verstandiger om eerst met elkaar de grote lijnen door te nemen en dan pas per project in te zoomen. Ga je dieper de materie in, dan moet je ook een lijst met scholen hebben, en gegevens over die scholen.
André D kan zich daarin vinden, ook al omdat je als inwoners niet over alle benodigde gegevens beschikt.

Hierop volgt een uitgebreide discussie.

Ad: Wat in de strategienota moet staan, al is het in een bijlage: dit zijn de scholen, de publiek toegankelijke gebouwen, die toegankelijk gemaakt worden voor het voetgangerverkeer; maar dat wil niet zeggen dat dat allemaal door de participatiegroep gedaan moet worden. Maar wel moet erin staan welk onderzoek je nodig vindt, welk uitzoekwerk. En dat kan vervolgens ambtelijk of door een extern bureau gedaan worden. Het sterke van een participatiegroep is dat de leden daarvan ook veel kennis uit de samenleving kan halen.
Het lijkt André de B handig om informatie aangeleverd te krijgen, van gemeentewege, over wat er op de planning staat de komende jaren.
Ad benadrukt nogmaals dat de participatiegroep de stukken kan krijgen die nodig zijn. En verder zit ook Mike aan tafel, met veel inhoudelijke kennis van zaken.
Gerard H wijst erop dat het thema bekostiging niet door de participatiegroep ingevuld kan worden.
Ad denkt dat de groep voldoende realiteitszin heeft om dat aan de ambtenaren over te laten.

Hij geeft gelegenheid voor een kop koffie en deelt het voorbeeld uit zodat eenieder daar in de pauze kennis van kan nemen.

PAUZE

4. Privacywetgeving
Na de pauze stelt Ad de privacywetgeving aan de orde. Er is een verslag nodig waar je kunt zien wie welke inbreng heeft gebracht, maar dat blijkt problemen op te leveren met de AVG. Daarom is gedacht door ieder groepslid een intentieverklaring te laten ondertekenen.
Ook de email-adressen vormen een probleem, die mogen niet zomaar openbaar gemaakt worden.
Over dit alles wordt met een jurist overlegd en dat zal t.z.t. leiden tot praktische afspraken.
Voor nu in ieder geval alvast de vraag om de email-adressen in de werkgroepen onderling aan elkaar te geven, dus niet openbaar.

5. Huiswerk
- **V**oortgang in de bijeenkomsten houden
- Advies aan werkgroep: In groepjes inhoud voorbereiden
- Tijdplanning: voldoende tijdruimte voor eigen (werkgroep)voorbereiding
- Missiedoelstellingen verdelen 'per opbod', wie wil wat?
- Komende weken: In groepjes de strategie voorbereiden
- Resultaten rondsturen en delen tijdens de volgende bijeenkomst

Van iedere huiswerkgroep is een contactpersoon nodig.

Albèrt heeft een tegenvoorstel: hij vreest dat er allemaal deelprojectjes zullen gaan ontstaan als er nu huiswerk verdeeld wordt. Het lijkt hem verstandiger om eerst Mike te vragen om een overzicht te maken van de informatie die nodig is; en dan liefst een grote kaart van Woerden e.o., met daarin ingekleurd de projecten die al bekend zijn, hoe dat in het verkeersmodel gezien moet worden, en dan van buiten naar binnen werken.
Anderen sluiten zich hierbij aan. Het zou erg handig zijn om te kunnen werken aan de hand van zo'n plattegrond, zo'n startkaart, ook met het oog op de eenheid aan het eind.
Mike kan zo'n kaart met ontwikkelprojecten meteen rondsturen, die is er al. **Actie Mike**
Ad concludeert dat Albèrt de hele groep gelijktijdig op een bepaalde vlieghoogte wil krijgen. Er is dan een soort tussenbijeenkomst nodig, waarbij Mike een toelichting op die projectenkaart kan geven. Maar je moet de onderwerpen dan al wel verdeeld hebben.

Theo stelt voor om de eerstvolgende bijeenkomst hiervoor te gebruiken, en dan te beginnen met een uurtje toelichting van Mike.
Alles combinerend stelt Ad voor om dit te doen tijdens de nieuwkomersbijeenkomst en dan wat vroeger te starten. Op die manier kan het tempo erin blijven en worden de nieuwkomers er meteen in meegenomen (en kunnen zij een plek in de werkgroepen zoeken).
Wie er zijn uitgenodigd: mensen van wijkplatform Molenvliet, Fietsersbond, platform Binnenstad etc.

5. Verdeling missiedoelstellingen in werkgroepen

Missiedoelstelling	Groepsleden	Trekker
1) Hulpdiensten	René, Huib, Johan	René
2) Voetgangers, en **3) Fietsers**	Fred, Annet, Monique, Ariane, Annet, Ton, en André de B namens de Fietsersbond	Monique
4) Landbouwverkeer	Dick, evt. andere leden Platform Kamerik (Dick nodigt uit), evt. leden van voorheen (Mike kijkt na) en Jaap (vanwege zwaar verkeer)	Dick
5) OV	Gerard H. (Haakt ook aan bij Voetgangers en Fietsers)	Gerard H
6) Autoverkeer in het centrum **7) Autoverkeer in de gemeente** **8) Autoverkeer langs de gemeente** **9) Parkeren**	Albèrt, Pascal, Jaap, Inger, André D, Theo, Erik	Albèrt
10) Geluid **11) Luchtkwaliteit**	Wim en Ruurd	Wim

Sommige onderwerpen zijn gecombineerd maar verzoeke ze wel aan te leveren PER visiedoelstelling!
Actie ALLEN
Opmerkingen voor de verwerking:
– Graag online toegang tot alle documenten. Op de website van de gemeente is bijvoorbeeld de laatste versie van de Visienota niet te vinden. Graag een plek voor de leden van de groep om tot al die documenten gemakkelijk toegang te krijgen. (Of aparte gesloten website)
Anke gaat hierover in gesprek met ICT. **Actie Anke**
– Mocht er al behoefte bestaan aan bepaalde beleidsnotities of dergelijke, laat het aan Mike weten.
Actie ALLEN
– Er is een verzoek om samenvattingen te ontvangen van beleidsdocumenten. Ad en Mike zullen nagaan of er stukken bij zijn waar dat snel bij te regelen is. **Actie Ad en Mike** (Of bijv. een leeswijzer, in de zin van: “Hfdst. 4 is belangrijk voor dit traject”)

6. Data bijeenkomsten
Woensdagavonden: 30 januari (was eerst alleen voor zij-instromers maar iedereen is nu uitgenodigd); 20 februari; 20 maart; 3 april (een aantal leden is dan verhinderd).

7. Aanwezigheid raadsleden
Evenals de vorige keer is aan het college afgeraden om raadsleden voor deze bijeenkomsten uit te nodigen. Bij hoge uitzondering kunnen zij aanwezig zijn, maar dan alleen als toehoorder. Raadsleden krijgen voldoende gelegenheid om hun zienswijze in te brengen als de nota aan de raad wordt voorgelegd in de raadsvergadering.

8. Verzoek om vertrouwelijke behandeling
Ad sluit de avond met het verzoek alles wat de leden in dit traject ter ore komt vertrouwelijk te behandelen.

Sluiting, om 22.00 uur. *Bijlage: Actielijst*

Doorlopende actielijst Participatiegroep Strategienota Verkeersvisie Woerden

Datum	Nr./Actie	Door
16.01.19	1. De groei van Woerden meenemen	Mike
16.01.19	2. Arjan stuurt notitie met uitgangspunten uitbreiding woningen binnen twee weken naar de participatiegroep	Arjan
16.01.19	3. Kaart met ontwikkeltrajecten aan de participatiegroep sturen	Mike
16.01.19	4. Nakijken wie in de vorige ronde lid waren van de werkgroep Landbouwverkeer	Mike
16.01.19	5. Leden Platform Kamerik uitnodigen voor Werkgroep Landbouwverkeer	Dick
16.01.19	6. Huiswerk s.v.p. aanleveren PER visiedoelstelling	ALLEN
16.01.19	7. Nagaan of er mogelijkheden zijn om een plek in de cloud te creëren (via gemeentelijke website) voor de werkgroep	Anke
16.01.19	8. Nagaan voor welke beleidsdocumenten een leeswijzer of samenvatting te creëren valt	Ad en Mike

Participatiegroep Strategienota Verkeer
Verslag 30 januari 2019 - Zij-instromersbijeenkomst

Verslag van de *zij-instromers*bijeenkomst met de Participatiegroep Strategienota Verkeer, d.d. 30 januari 2019, vergadercentrum van de gemeente Woerden, 20.00 tot 21.00 uur

Aanwezig: Léander Petit (Wijkplatform Molenvliet) en Johan Splinter (Zegveld)
Gemeente Woerden: Mike Bouwman (beleidsadviseur Verkeer)
Onafhankelijk gespreksleider/projectmanager: Ad de Regt
Verslag: Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: Woensdagavonden 20 februari; 20 maart; 3 april
---

Léander Petit en Johan Splinter willen graag deelnemen aan het proces rond de Strategienota Verkeer Woerden.
Johan was de vorige keer ook aanwezig, hij is inwoner van Zegveld.
Léander is voorzitter van het kortgeleden opgerichte Wijkplatform Molenvliet; hij is verantwoordelijk voor verkeer en veiligheid. Hij zal zijn bestuur informeren over de ontwikkelingen in de strategiegroep. Hij vertelt dat zijn wijkplatform niet op de hoogte was van deze verkeerswerkgroep en op 18 februari een rapport over het verkeer in Molenvliet aan de wethouder zal aanbieden. In dit rapport wordt vooral gewezen op onlogische en onveilige fietsroutes vanuit Molenvliet. Het wijkplatform wil graag alsnog aanhaken bij de werkgroep Verkeersvisie 2030. Het wijkplatform is op verzoek van de gemeente ingesteld.
Mike zal Léander en Johan voorzien van alle informatie van en over de Verkeerswerkgroep: Verkeersvisie 2030, verslagen etc., en deze sheets. **Actie Mike**
Mike is aanspreekpunt voor de Verkeersvisie, en zijn collega Mark van Baaren is eerste contactpersoon voor de verkeerssituatie in Molenvliet. (baaren.m@woerden.nl)
Ad is onafhankelijk gespreksleider. Hij praat hen Léander en Johan bij over de geschiedenis.

Fasen in het participatieproces:
Fase 1 eindigde in 'onvoldoende gedragen' rapportage die uiteindelijk niet is besproken in de raad.
Fase 2 eindigde in de Verkeersvisie 2030, unaniem document van de Werkgroep Participatie, unaniem raad.
Vervolgens verkiezingen: nieuw coalitieakkoord. Verkeersvisie 2030 is basis.
Fase 3 is nu aangebroken: het opstellen van een Strategienota = het vervolg op de Verkeersvisie 2030, met een nieuwe rol voor de Werkgroep Participatie.

De werkgroep heeft een missie en visie opgesteld, geformuleerd in 11 doelstellingen. In huiswerkgroepjes is dat uitgewerkt. Over enkele onderwerpen is de nodige discussie geweest, te weten luchtkwaliteit, geluid, verkeer in de Binnenstad. Uiteindelijk is er een unanieme Verkeersvisie uit naar voren gekomen.
De Strategienota wordt een vervolg op de Verkeersvisie 2030.

Ad licht de verschillende fases toe.

Fase 2: begrippenkader
- Missie = waartoe. Waartoe moet verkeersbeleid in Woerden dienen; vaste waarde, fundament. Dat is in 11 doelstellingen opgeschreven.
- Visie = wat je ziet/wilt op hoofdlijnen (wat moeten we ervoor doen; ambities, geen uitwerking nog)
- Strategie = hoe bereiken we dat, hoe maak je ambities waar (wat is ervoor nodig)
- Meerjarig Verkeersplan = de opgaven, uitvoeringsplannen in samenhang.

Fase 3: strategienota

Startbijeenkomst is achter de rug maar nieuwkomers kunnen nog instromen.
Het uitgangspunt is: 5 bijeenkomsten met huiswerkgroepjes (doelstellingen). Na vanavond gaan de huiswerkgroepjes aan de slag. De volgende bijeenkomst is de inputbijeenkomst. Daarna wordt de conceptnota aan het college voorgelegd, waarna hij weer in de werkgroep besproken wordt met gelegenheid tot reacties/discussie. Tot slot definitieve nota bespreken, met toelichting (instemming of afwijkend advies raad). De werkgroep is dus in gesprek met het college maar heeft ook de mogelijkheid om aan de raad iets te melden.
Verschil Verkeersvisie-fase: in de fase van de Verkeersvisie was *de werkgroep* eigenaar van het uiteindelijke document. In de fase van de Strategienota is *het college* eigenaar van het document. Het college laat de ambtelijke organisatie de strategienota in concept schrijven en ook de definitieve versie. Deze nieuwe rolverdeling is eigenlijk zuiverder. Het college kan verantwoordelijkheid naar de raad nemen en de raad spreekt het college aan indien de raad het er niet mee eens is.

Wat is strategienota:
- plan om te bereiken (meerjarenverkeersplan) wat je wilt (visie)
- stap tussen 11 missie/visiedoelen en meerjarenverkeersplan
- vervolgstappen nodig om planningsprogramma te maken
- prioritering, tijdvolgorde.

Werkwijze:
- 11 doelstellingen zijn onder groepjes verdeeld, huiswerk
- nieuwkomers kunnen aansluiten waar ze willen (zelf initiatief daartoe nemen)
- informatie over stand van zaken projecten, beleid, enz. straks en via mail
- doel: maximaal draagvlak, binnen de groepjes en binnen de werkgroep als geheel
- data bijeenkomsten: zie bovenaan verslag
- vertrouwelijkheid is nodig (eigen proces, broedende kip niet storen)
- evt. aanwezigheid raadsleden: heeft niet de voorkeur, zij hebben eigen proces
- functie verslaglegging: na afloop naar de raad; rol procesmanager: is onafhankelijk, bewaakt zuiverheid proces.

Léander en Johan zijn van harte welkom om mee te doen. Om zich in te lezen zullen zij de nodige documenten toegezonden krijgen.
Zie verder verslag van de aansluitende werkgroepvergadering.

Sluiting, 21.00 uur.

Participatiegroep Strategienota Verkeer
Verslag 30 januari 2019 - Extra bijeenkomst

Verslag van de bijeenkomst met de Participatiegroep Strategienota Verkeer, d.d. 30 januari 2019, vergadercentrum van de gemeente Woerden, 21.00 tot 23.00 uur

Aanwezig: *op volgorde van plaats:*
Léander Petit (Wijkplatform Molenvliet)
Huib van Loo (VVN Harmelen)
René Vergouwen (VRU)
André de Boer (SPCO Groene Hart en Fietsersbond)
Fred van der Worp (dorpsplatform Rijnoevers)
Monique Pool (inwoner Waterrijk)
Arina Kastelein (Kamerik)
Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.)
Albèrt de Goeij (bestuurslid OKW)
Pascal Vonk (inwoner Zegveld, ervaringsdeskundige verkeersmodellen)
Ruurd Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk)
Johan Splinter (inwoner Zegveld)
Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld)
Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland)
Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen)
Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier)
André Dierick (inwoner De Meander, vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier)

Gemeente Woerden: Mike Bouwman (beleidsadviseur Verkeer),
Onafhankelijk gespreksleider/projectmanager: Ad de Regt.

Afwezig: Jan van Zuijlen (LTO Woerden), Peter van Schaik (Cumela, brancheorganisatie agrarische ondernemers en inwoner Harmelen), Gerard van der Lit (vz wijkplatform Snel & Polanen/Waterrijk), Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder), Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt), Dick Verschoor (Kamerik), Rinus v.d. Does en Erik Franssen uit Zegveld
Afwezig gemeente Woerden: Anke van Ansenwoude (Communicatie)

Verslag: Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: Woensdagavonden 20 februari; 20 maart; 3 april (een aantal leden is dan verhinderd)

---

1. Opening
Ad de Regt opent de bijeenkomst en heet allen welkom. Zojuist was de bijeenkomst voor zij-instromers: Léander Petit van Wijkplatform Molenvliet en Johan Splinter uit Zegveld hebben besloten zich aan te sluiten bij deze werkgroep.

Afmeldingen
Anke van Ansenwoude is verhinderd. Zij heeft laten weten dat zij actie heeft ondernomen voor de cloud-oplossing maar dat dat nog niet is gelukt.

Johan Wesseloo heeft zich moeten terugtrekken i.v.m. drukke werkzaamheden.
Annette Weverling heeft zich afgemeld voor het vervolgtraject.
Annet Bons had problemen met gladheid door sneeuwval waardoor zij vanavond niet aanwezig kan zijn.

Verkeersvisie 2030 op de website van de gemeente
André D meldt dat de Verkeersvisie 2030 op de gemeentewebsite niet goed te vinden is en dat een link niet bij de Verkeersvisie uitkomt. Wordt nagegaan. **Actie Anke/Mike**

2. Verslag 16 januari 2019
Tekstueel: Het verslag wordt ongewijzigd goedgekeurd en vastgesteld.

N.a.v. het verslag:

Privacywetgeving, AVG
Gebleken is dat de privacyregels in geval van publiek debat niet van toepassing zijn. Bij een openbare discussie is het niet te vermijden dat er persoonsgegevens gedeeld worden. Voor het verslag is het dus niet nodig dat ieder lid apart zijn/haar handtekening zet.
Ad vraagt of iemand er bezwaar tegen heeft dat zijn/haar naam in de verslagen gebruikt wordt.
Geen van de aanwezigen heeft hier bezwaar tegen.

Handout presentaties
Mike stuurt de handout van de presentatie van de vorige bijeenkomst en van de bijeenkomst van vanavond nog aan de leden. ***Is gebeurd.***

Waar houdt strategie op en waar begint uitvoering?
Na de vorige bijeenkomst heeft **Albèrt** met Ad en Mike van gedachten gewisseld over de grens tussen strategie en uitvoering en de toegevoegde waarde van deze strategiefase. Waar houdt strategie op, wat houdt het in, waar begint uitvoering? In strategie moet je keuzes maken, prioriteiten stellen; maar tot welk niveau gaan die keuzes en hoe bepalend zijn die keuzes? Waarvoor zitten we hier, wat wordt de richting van ons einddoel. Als er alleen maar wordt verwezen naar toekomstige onderzoeken en het allemaal erg abstract blijft, haakt Albèrt af, want dat ligt hem niet.
Ad benadrukt dat zijn rol als gespreksleider is: dienstbaar zijn aan de werkgroep. De werkgroep zal zelf met elkaar kunnen en moeten bepalen wat er aan het college moet worden meegegeven voor de Strategienota. De werkgroep kan daar veel ruimte in opeisen, al zal Ad wel waarschuwen als er een te groot verschil dreigt te ontstaan tussen wat het college (vermoedelijk) zal volgen en wat deze groep wil. Belangrijk is om keuzes te maken en prioriteiten aan te geven; anders is het onmogelijk om t.z.t. een Meerjarenverkeersplan te maken. De werkgroep moet de ruimte pakken die de werkgroep denkt nodig te hebben om hier een belang te kunnen vertegenwoordigen en haar kennis/expertise te doen gelden. Het college wil een Strategienota waarin staat wat er nodig is om straks het Meerjarenverkeersplan te kunnen maken, dus een stap tussen Verkeersvisie 2030 en Meerjarenverkeersplan. Mogelijk word je het als werkgroep niet overal over eens; maar dat kun je dan ook zo in de Strategienota vermelden. Natuurlijk is wel weer opnieuw het streven dat de werkgroep het in elk geval onderling met elkaar eens is!
Albèrt heeft er behoefte aan om vrij concreet te zijn in het benoemen van situaties.
In de discussie die hierop volgt worden voorbeelden genoemd en besproken.
Ad verwijst naar de Verkeersvisie 2030: de Strategienota moet daar altijd mee in overeenstemming zijn. En daarnaast is er voor een aantal hier aan tafel ook altijd nog een andere route: een belangenorganisatie kan natuurlijk zijn eigen route van belangenbehartiging volgen. Het is uiteindelijk aan de raad om afwegingen te maken. Hun doel is het algemeen belang. Waar de werkgroep zich op richt is het gezamenlijk deelbelang.
Mike gaat in op het afwegingskader van de raad. Daarbij spelen meer belangen dan alleen verkeer (denk aan economie, ruimte, etc.) en dat de keuzes die gemaakt worden, gebaseerd moeten zijn op al die belangen. Soms kan dat betekenen dat wegen een opwaardering nodig hebben om alsnog aan de Verkeersvisie te voldoen.
Ad stelt dat de raad dat moet afwegen. Hun doel is het algemeen belang. Waar de werkgroep zich op richt is het gezamenlijke deelbelang van deze groep.
Albèrt zou een verkeersmodel willen bouwen op de voorgenomen besluiten die er zijn, met de Verkeersvisie als meetlat ernaast.
Dat lijkt **Ad** geen probleem. De werkgroep moet de maximale ruimte pakken die de werkgroep gegeven is; en de politiek zal uiteindelijk zijn eigen politieke afwegingen maken. De Strategienota is straks het product van het college. Als de werkgroep het er deels niet mee eens is en daarover een aparte notitie inbrengt in de raad tegelijk met de Strategienota, kan dat een heel interessant debat in de raadsvergadering opleveren.

Als de werkgroep de ruimte krijgt om met elkaar bepaalde thema's echt te adresseren, in plaats van steeds te verwijzen naar allerlei onderzoeken die nog gedaan moeten gaan worden, kan **Albèrt** zich in de aanpak vinden.
Theo merkt nog op dat de tussenstap tussen missie/visie en meerjarenvisie is: dat wat je moet doen, uitgezet in de tijd + met welke middelen. Dat is strategie, en dat kan dus vrij concreet zijn.
Mike vult aan dat dit alles ook onderdeel kan zijn van het MOP, het Meerjarenonderhoudsplan.
Concluderend stelt **Ad** dat de werkgroep er zo, al oefenend, mee aan de slag kan gaan.

Mike heeft een presentatie samengesteld van alle projecten in Woerden inclusief de kernen.

In onderstaande tekst wordt verwezen naar de handout van de presentatie. Graag deze naast dit verslag leggen. Extra toelichting die niet op de sheets staat, staat in de tekst hieronder.

Woningbouw en reconstructieprojecten, sheet 4
Per kern wordt een overzicht gegeven van alle ruimtelijke projecten die gepland staan.

Overzicht lopende projecten Harmelen, sheet 5
Woningbouw Haanwijk ligt stil vanwege bezwaren van De Groene Buffer.
Brug over de Oude Rijn, oostkant: Met de aanleg van de rotonde Harmelerwaard is al rekening gehouden met het neerleggen van een brug op die plek over de Oude Rijn.

Overzicht lopende projecten Kamerik, sheet 6
Kanis is een bijzonder project, een pilot: de openbare ruimte wordt in zijn geheel gefundeerd en opgehoogd.

Overzicht lopende wegenonderhoudsprojecten kern Woerden, sheet 7
Kruising bij Het Vinkje. Plan was om dit voorjaar te starten met de kruising Hollandbaan/ Waardsebaan/Boerendijk, maar er is bezwaar aangetekend tegen de aanbestedingsprocedure. Kan lang gaan duren.
De Steinhagenseweg wordt omgelegd, komt dichter bij het spoor te liggen. Het is dan geen barrière meer tussen twee wijken. Evt. met een fietstunnel erbij, onder het spoor door.
Fietstunnel onder het spoor door: Er is onderzoek gaande naar het aantal fietsers door de wijk, met als achterliggende vraag of een extra fietstunnel, aan de kop van het spoor, zin heeft. Fijnmazig fietsnetwerk is mooi (= op meerdere plaatsen verbinding naar andere kant van het spoor), maar moet wel potentie hebben. Houdt ook verband met ontwikkeling woningbouw in Middelland.
Fietspad naar Utrecht, Woerden-Oost: ontbrekende deel tweerichtingsfietspad wordt parallel aan het spoor doorgezet zodat er snelfietsroute naar Utrecht ontstaat.
Ontsluiting oostkant Woerden, randweg: Hier worden onderzoeken naar gedaan. De coalitie heeft het probleem onderschreven. Er wordt nu een studie gedaan naar de potentie en het effect van een ongelijkvloerse kruising van fietsverkeer bij het Minkema College. Daarnaast zal onderzoek gedaan worden naar een oostelijke ontsluiting die aantakt op rondweg Harmelen.

Overzicht lopende woningbouwprojecten kern Woerden, sheet 8
In Middelland komen tussen de 1500 en 3000 woningen, incl. hoogbouw in plaats van de huidige kantoren. Dat betekent dat de spits wordt 'omgekeerd'.
Het Defensie-eiland wordt afgebouwd. Parkeergarage gaat 15 februari open (2 parkeergarages: 1 voor bewoners en 1 openbare garage, met 85 plekken).
Op Terrein Den Oudsten komen 400 woningen.
Prinsenlaan/industrie wordt woningbouw.
Heeren van Woerden wordt uitgebreid, er komen nog 2 woontorens bij.
Pakhuis langs Leidsestraatweg (tegenover het tankstation) wordt omgevormd tot appartementen.

Overzicht lopende projecten Zegveld, sheet 9
Geen opmerkingen.

Bedrijfsruimte, sheet 10
Gisteren was er een avond over schuifruimte. Op 3 locaties is door de gemeente een voorkeursrecht gevestigd, dus het college zal voorstellen deze 3 te onderzoeken als locatie voor schuifruimte, = nieuw bedrijventerrein. Vanuit de Provincie mag de gemeente Woerden 6 hectare aan nieuw bedrijventerrein aanleggen; dit om bestaande bedrijven de kans te geven zich daar vestigen en bedrijven die achterblijven de kans te geven om uit te breiden. Het gaat over de 3 locaties, zie de kaart. Debat in de raad hierover: 7 maart.

Strategische woningbouwplanning, sheet 11
Doel: 200 tot 300 woningen per jaar bouwen, waarvan 20% sociale huur. Voor ontwikkelaars is het minder interessant om sociale huur te bouwen, zij bouwen liever duurdere woningen; maar die 20% wordt hen door de gemeente opgelegd. Met 20% kan de gemeente de huidige krapte inperken.
Parkeerplaatsen bij woningen: de gemeente rekent met 8 verkeersbewegingen (= van auto) per woning per dag.

Strategische woningbouwplanning, aantallen, sheets 15 en 16
Deze lijsten staan ook in de bijlage van de Verkeersvisie en zijn meegenomen in de verkeersmodellen. er is een laag scenario en een hoog scenario, en in de eigen update is de gemeente van het *worst case* scenario uitgegaan. Die update is gebruikt bij de afweging van de westelijke randweg. Je kunt met de verkeersmodellen laten zien wat er gebeurt als je tot 2030 niets doet aan het verkeer. Het zou een mooi startpunt voor de discussie kunnen zijn. Op de intensiteitsplaatjes kun je echter niet zien waar de knooppunten ontstaan. Hier is dus nadere analyse voor nodig. Voor de fietsersoversteken is in het model een vertraging ingebouwd. Ook hier is een nadere analyse dus noodzakelijk. Het huidige verkeersmodel is van de Provincie en wordt met name gebruikt voor de hoofdwegen. Dan heb je het over orde van grootte en is het een prima middel om de potentie van bepaalde verbindingen te bepalen. Ook voor randwegen kan dit model prima gebruikt worden. Als er vragen zijn over een gewenste kruispuntvorm is dit een hoger detailniveau en moet je dus ook een gedetailleerder model gebruiken.
Poort van Woerden, sheet 17 en volgende
Het station moet toekomstbestendig worden. De gemeente is ook bezig met een lobby om 6 treinen per uur te krijgen i.p.v. de huidige 4 .

Uitwerking Verkeersvisie, sheet 20 en volgende

Verkeerszaken die we al gaan oppakken, sheet 21
Nieuw eigen verkeersmodel:De gemeente heeft een uitvraag gedaan voor een eigen verkeersmodel van Woerden.
Waar het gaat om het opstellen van een nieuw parkeerbeleid het volgende. Het idee is ontwikkelaars te stimuleren om met mobiliteitsconcepten de parkeernorm laag te houden. Het gaat vooral om gesloten complexen, met een eigen VvE; binnen die VvE kun je veel regelen.
Hoe dichter bij het station, hoe lager die norm zou kunnen zijn (maar de gemeente gaat dus geen norm *opleggen*).
Vanuit de vergadering wordt erop gewezen dat er dan wel voldoende OV moet zijn. Dus geen buslijnen opheffen vanwege te weinig passagiers! > *Tip voor de huiswerkgroep.*
Opm. André D: Op 6 februari is er een fietstocht in gebied rondom station, met wethouder en ambtenaren verkeer, om de situatie daar kritisch in ogenschouw te nemen en te zien of er quick wins te behalen zijn. > *Tip voor de huiswerkgroep.*
Onderzoek naar doortrekken Molendijk: Molendijk is bij de aansluiting met Waarder. Wil je dat doortrekken dan zul je in gesprek moeten gaan met zowel gemeente Bodegraven als provincie Zuid-Holland.
Project Woerden-West: De schetsontwerpen voor de Boerendijk en Jozef Israëlslaan worden verder uitgewerkt en met de omgeving besproken
Onderzoek fietsinprikkers binnenstad: De gemeente gaat onderzoeken of fietsers voorrang kunnen krijgen bij het oversteken van de centrumring. Dit pakken ze op in samenhang met het onderzoek naar het weren van doorgaand verkeer door de binnenstad.
De Polanerbaan heeft nu heel veel aansluitingen op bedrijven. Vanuit de Verkeersvisie zijn erfaansluitingen op een gebiedsontsluitingsweg niet wenselijk, en daarom wordt bekeken of het mogelijk is een parallelweg aan te leggen, groen aangekleed dus mooie entree van de stad.
Spoorlaan: Er wordt gedacht over het aanleggen van een nieuwe weg, achter de Houttuinlaan, die de functie van de Houttuinlaan overneemt. De Houttuinlaan wordt dan afgewaardeerd.

Wegcategoriseringsplan (concept), sheets 23 t/m 28
Voor Kern Woerden, Groot Woerden, Fiets Kern Woerden, en Fiets Groot Woerden.
Toelichting bij de legenda van de kaarten:
Bibeko = binnen de bebouwde kom.
Bubeko = buiten de bebouwde kom.
Groen = erftoegangsweg, ETW.
Lichtblauw = gebiedsontsluitingsweg, GO\w.
Rood = wijkverbindingsweg, WVW.
Verzoek om de routes van de hulpdiensten hier nog apart in te voegen. **Actie Mike**

Plan is om Utrechtsestraatweg af te waarderen en Vossenschanslaans op te waarderen; de Vossenschanslaan leent zich daar beter voor, daar sluiten geen erven op aan.
De plannen voor wegcategorisering zijn nog in concept, opmerkingen/ ideeën zijn welkom.

Wegcategorieën vervolgstappen, sheet 29
Fietsroute richting oost: kan via Breudijk en via Haanwijk. Er is nog geen definitieve keuze gemaakt voor 1 bepaalde hoofdfietsroute. Wel is de gemeente in overleg met de Provincie over de financiering; intussen wordt nagegaan welke route daar het best voor geschikt is. Voorkeur voor de route die op Harmelen aantakt.
Niet alle wegen voldoen al aan de eisen van de Verkeersvisie. Bijvoorbeeld het voetpad langs de Waardsebaan zou in feite weggehaald moeten worden om er een gebiedsontsluitingsweg van te maken. Onderzocht moet worden of er voldoende alternatieve routes zijn.

Quick Wins, sheet 30
Huiswerk: Aan de hand van het kaartmateriaal en wat je ziet in je eigen wijk s.v.p. inventariseren waar vrij eenvoudig quick wins behaald kunnen worden.
Zie ook de groslijsten van destijds, bij de Verkeersvisie, inventarisatie van knelpunten. Mike zal die nog eens nasturen. ***Is gebeurd.***

Verdeling Missiedoelstellingen, sheet 36

Wijzigingen in het schema:

- Johan en Jaap niet bij Landbouwverkeer.
- Jaap bij 6,7,8,9,
- Rinus blijft bij groep Landbouwverkeer.
- Johan Wesseloo stond bij Hulpdiensten maar is afgehaakt.
- Leander gaat bij Voetgangers en fietsers.
- Johan Splinter bij 6,7,8,9. *(Grote groep; kan eventueel ook gesplitst worden)*

Tips voor het huiswerk:

- Heb je punten voor een andere groep, geef ze door aan de trekker ervan.
- Probeer in de ruimte tussen visie en uitvoering te blijven. Gebruik uitvoeringszaken alleen als voorbeeld.
- De ruimte die je geboden wordt kun je maximaliseren.
- Je streeft ernaar om het eens te zijn maar je kunt binnen je groepje ook van mening verschillen; maar leg dan de verschillen uit, zowel in wat je schriftelijk aanlevert als bij de presentatie tijdens de bijeenkomst
- Alle info die je nog niet hebt en waarvan je denkt dat die er is: vraag het aan Mike.
- Deel vóór de vergadering wat je op papier hebt, uiterlijk 13 februari.
- Is er sprake van overlappend materiaal: verzoek andere werkgroepjes daar aandacht aan te besteden.
- Werkwijze: in de vorige bijeenkomst is een voorbeeld gegeven, met hoofdstukindeling als kapstok. Zie onderaan dit verslag.
- Voorstel om de e-mail adressen te delen als bijlage bij het verslag. Iedereen akkoord. **Actie Mike**

Op verzoek van een van de werkgroepen stuurt Mike de presentatie van vanavond meteen morgen al door (werkgroep komt morgen al bij elkaar). **Is gebeurd**

Sluiting, om 23.00 uur.

Bijlagen: Voorbeeld hoofdstukindeling, Overzicht leden huiswerkgroepen, Actielijst

Voorbeeld hoofdstukindeling
1. Nader onderzoek en inventarisatie
2. Koppelen met Meerjarig Verkeersmaatregelenplan MVP
3. Randvoorwaardelijk ander beleid
4. Acties voortvloeiend uit coalitieakkoord
5. Volgtijdelijkheid en planning (2e helft 2019, 2020, 2021/22 (einde bestuursperiode), 2023-2027
6. Globale kostenramingen (wordt ambtelijk ingevuld).

Verdeling missiedoelstellingen in werkgroepen

Missiedoelstelling	Groepsleden	Trekker
1) Hulpdiensten	René, Huib	René
2) Voetgangers, en **3) Fietsers**	Fred, Annet, Monique, Ariane, Ton, André de B en Léander	Monique
4) Landbouwverkeer	Dick, Rinus	Dick
5) OV	Gerard H. (Haakt ook aan bij Voetgangers en Fietsers)	Gerard H
6) Autoverkeer in het centrum **7) Autoverkeer in de gemeente** **8) Autoverkeer langs de gemeente** **9) Parkeren**	Albèrt, Pascal, Jaap, Inger, André D, Theo, Erik, Johan S	Albèrt
10) Geluid **11) Luchtkwaliteit**	Wim en Ruurd	Wim

Doorlopende actielijst Participatiegroep Strategienota Verkeersvisie Woerden

Datum	Nr./Actie	Door
16.01.19	1. De groei van Woerden meenemen	Mike
16.01.19	2. Arjan stuurt notitie met uitgangspunten uitbreiding woningen binnen twee weken naar de participatiegroep	Arjan
16.01.19	3. Kaart met ontwikkeltrajecten aan de participatiegroep sturen	Mike
16.01.19	4. Nakijken wie in de vorige ronde lid waren van de werkgroep Landbouwverkeer	Mike
16.01.19	5. Leden Platform Kamerik uitnodigen voor Werkgroep Landbouwverkeer	Dick
16.01.19	6. Huiswerk s.v.p. aanleveren PER visiedoelstelling	ALLEN
16.01.19	7. Nagaan of er mogelijkheden zijn om een plek in de cloud te creëren (via gemeentelijke website) voor de werkgroep	Anke
16.01.19	8. Nagaan voor welke beleidsdocumenten een leeswijzer of samenvatting te creëren valt	Ad en Mike
30.01.19	9. Léander en Johan voorzien van alle benodigde stukken + presentatie zij-instromersbijeenkomst	Mike *Is gebeurd.*
30.01.19	10. Handout presentaties eerste twee bijeenkomsten naar leden sturen	Mike *Is gebeurd.*
30.01.19	11. Op de website van de gemeente checken hoe Verkeersvisie 2030 te vinden is, doorlinken checken etc.	Anke en Mike
30.01.19	12. Wegcategoriseringsplan: verzoek om routes hulpdiensten hieraan toe te voegen, + betekenis afkortingen en kleuren	Mike
30.01.19	13. Groslijst Verkeersvisie 2030 nog eens naar participatiegroep sturen	Mike *Is gebeurd.*
30.01.19	14. E-mail adressen verspreiden	Mike *Is gebeurd.*

Participatiegroep Strategienota Verkeer
Verslag 20 februari 2019 - Inputbijeenkomst

Verslag van de bijeenkomst met de Participatiegroep Strategienota Verkeer, d.d. 20 februari 2019, vergadercentrum van de gemeente Woerden, 19.30 tot 23.00 uur

Inputbijeenkomst

Aanwezig: *op volgorde van plaats:*
Huib van Loo (VVN Harmelen)
Jurjan Schier (Wijkplatform Molenvliet)
André de Boer (SPCO Groene Hart en Fietsersbond)
Monique Pool (inwoner Waterrijk)
Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder)
Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt)
Fred van der Worp (dorpsplatform Rijnoevers)
Ruurd Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk)
Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.)
Albèrt de Goeij (bestuurslid OKW)
Pascal Vonk (inwoner Zegveld, ervaringsdeskundige verkeersmodellen)
Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld)
Johan Splinter (inwoner Zegveld)
Erik Franssen (inwoner Zegveld)
Dick Verschoor (Kamerik),
Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland)
André Dierick (inwoner De Meander, vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier)
Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen)

Gemeente Woerden: Mike Bouwman en Mark van Baaren (beleidsadviseurs Verkeer)
Onafhankelijk gespreksleider/projectmanager: Ad de Regt.

Afwezig: Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier), Arina Kastelein (Kamerik), René Vergouwen (VRU), Léander Petit (Wijkplatform Molenvliet), Jan van Zuijlen (LTO Woerden), Peter van Schaik (Cumela, brancheorganisatie agrarische ondernemers en inwoner Harmelen), Gerard van der Lit (vz wijkplatform Snel & Polanen/Waterrijk),Rinus v.d. Does (inwoner Zegveld)
Afwezig gemeente Woerden: Anke van Ansenwoude (Communicatie)

Verslag: Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: Woensdagavonden 20 maart; 3 april

N.B. Om niets van de input te verliezen is zijn deze keer de discussies nagenoeg woordelijk weergegeven.

1. Opening
Ad de Regt opent de bijeenkomst en geeft de berichten van verhindering door: René Vergouwen, Arina Kastelein, Theo Streng en Jan van Zuijlen hebben zich afgemeld. Ook Léander Petit heeft zich afgemeld, hij laat zich vervangen door Jurjan Schwier.
Mededelingen:
– Léander Petit van Wijkplatform Molenvliet laat zich vervangen door Jurjan Schier.
– Degenen die op 3 april verhinderd waren (Hoge Rijndijk) kunnen er toch bij zijn, ze hebben een andere vergadering kunnen verzetten.
– Stukken in de cloud van Woerden zetten: er is toestemming voor gegeven. Het is nu nog wachten op de uitvoering.

× **2. Verslag 30 januari 2019**
Tekstueel: Het verslag van 30 januari wordt ongewijzigd goedgekeurd en vastgesteld.

3. Opmerkingen vooraf
Om te beginnen wil Ad een paar opmerkingen meegeven.

- Dit is een inputavond. De inbreng voor de strategienota die vanavond gegeven en die door de hele groep ondersteund wordt, zal door Mike worden meegenomen. **Actie Mike**
- Alles wat aan input richting college wordt meegenomen, dient in het verlengde te liggen van de Verkeersvisie; geen nieuwe zaken, dus niet de discussies van toen overdoen.
- Het is niet verplicht om binnen de afspraken van het coalitieakkoord te blijven, maar de kans dat het college iets overneemt wat daar strijdig aan is, is vanzelfsprekend klein. Het besluit ligt uiteindelijk bij de raad.
- Tegenstrijdige belangen zullen vanavond ook bovenkomen. We hebben discussie gehad over missie, visie, strategie en het verschil daartussen. Strategie is de bottleneck. Met deze inbreng voor de strategienota geven we een boodschap mee aan de ambtenaren die gaan schrijven aan de nota. Wat tegenstrijdig is wordt gerapporteerd aan het college en het college neemt dan zijn verantwoordelijkheid. Het hier oneens zijn is geen drama; maar het is handiger om er vanavond, hier, al uit te komen. Eensgezindheid helpt buitengewoon.
- Alles wat uit de plenaire discussie naar voren komt, wordt meegenomen. Het verslag is daar de weergave van. Er is tijd gepland tot 23.00 uur, maar indien nodig zal er een uitloopbijeenkomst georganiseerd worden.

Iedereen is akkoord met deze aanpak.

Gesproken wordt over de mail van de Fietsersbond van vanmiddag. Het bleek dat de Fietsersbond het huiswerk van de werkgroepen al te lezen heeft gekregen. Zij hebben daar vervolgens op gereageerd. De vergadering heeft moeite met deze gang van zaken, immers, de afspraak was dat de concepten (het huiswerk) nog binnenskamers zouden blijven. Het huiswerk heeft op dit moment nog geen enkele status.
André dB biedt zijn excuses aan. Hij heeft de Fietsersbond er alvast bij betrokken omdat de Fietsersbond een stevig ingrediënt kon inbrengen. Hij verzoekt de vergadering de mail als niet verzonden te beschouwen. Waar nodig zal hij zaken vanavond mondeling inbrengen.
Akkoord, excuses aanvaard.

Ad de Regt geeft hierop de werkgroepen gelegenheid hun inbreng toe te lichten. Hij dringt er daarbij nog eens op aan om steeds te blijven checken of de inbreng nog in het verlengde van de Verkeersvisie ligt.

Voetgangers en fietsers, en OV
Monique:
Voetgangers
De voetgangers zijn in groepjes ingedeeld, en daarbij is de volgorde van belangrijkheid aangehouden. Kinderen en pubers staan bovenaan: zij zijn het belangrijkste en ook kwetsbaarder dan anderen. Daar is nog iets bij geschreven over de schoolspits.
Overige voetgangers zijn de tweede groep, en recreatief de derde.

Reacties

André D: Mist bij voetgangers het aspect van inclusie. Hoe om te gaan met rolstoelers etc. Er is één regel aan gewijd maar het mag meer nadruk hebben.
Tip van Ad; Openbare voorzieningen is tweede punt, maak van het punt van André D dan het derde punt.
Monique: Dan schrijven i.p.v. "rekening houden met" dat het "geschikt moet zijn voor invaliden".

Erik: Voetgangers zouden wandelend veilig bij het station moeten kunnen komen, ook vanuit de kernen. Het is niet veilig als een voetpad langs bijvoorbeeld de Hoofdweg ontbreekt. Dus graag "bereikbaarheid te voet centrumvoorzieningen en kernen" erbij meenemen.
Monique: Er staat in dat alle publiek-toegankelijke voorzieningen lopend veilig bereikbaar moeten zijn. Dus ook vanuit de kernen.
Ad: Zet hem bij de tweede prioriteit, daar valt hij logisch onder.
Opmerking Mike daarbij: Als je ergens veilig moet kunnen lopen is daar niet altijd een voetpad voor nodig. Het kan ook op een fietspad, zolang er maar geen hoge aantallen fietsers of voetgangers zijn.
Erik: Neem dat dan mee.
Pascal: Buiten de bebouwde kom rijden brommers op het fietspad dus daar wil je niet lopen. Daar kun je het aan koppelen.

Fietsers
De werkgroep heeft hier hetzelfde gedaan als bij de voetgangers maar bij de fietsers zit er een extra groep bij, Algemeen, als eerste groep. Die is toegevoegd om daar onderhouds-werkzaamheden in op te nemen, en ook weeffouten in verkeerssituaties. Met weeffouten worden situaties bedoeld als bij de Utrechtsestraatweg bij de chinees, vanaf het station, waar fietsers linksaf en rechtsaf kunnen en automobilisten alleen maar linksaf (en er komen auto's van rechts). Of de situatie als je vanaf het station richting centrum rijdt over de Mandelabrug: als je eroverheen bent moet je aan de rechterkant van de weg blijven, maar iedereen steekt daar over en gaat tegen het verkeer in naar de Rijnstraat. Op de groslijst die in de vorige ronde is opgesteld, staan nog veel meer van dat soort situaties genoemd.
Ad: Vanavond maken we strategische keuzes maar we halen ook quick wins op. Laten we dit als een quick win beschouwen.

Reacties

Albèrt: Goed stuk. Maar zowel voor fietsers als voor voetgangers mag sterker ingezet worden dat je overal op de fiets en lopend bij moet kunnen komen. Waar dat niet zo is, moet dat zo aangelegd worden. In de Verkeersvisie hebben we voetgangers en fietsers gesteld boven gemotoriseerd verkeer in de stad; dat kun je nog eens benadrukken, om de kracht erin te houden.

Volgens André D is er in de gemeente een presentatie beschikbaar van de weeffouten in het Staatsliedenkwartier.

André dB heeft een herformulering voor r. 92: het gaat erom dat "de wegindeling en de taal van de weg vanzelfsprekend is". Als uitleg van de weeffout.
Ad: Logica van de oplossing moet zoveel mogelijk vanzelfsprekend zijn.
André D noemt de kruising Utrechtsestraatweg met de Stationsweg ook als voorbeeld van een weeffout. Probleem met incidenten is dat alleen die incidenten worden vastgelegd waar echt iets is misgegaan. Bijna-fouten niet.
Het lijkt Monique verstandig ze op een groslijst te zetten.

Vraag van Ad: jullie constateren dat er een doorgang fietsers beschikbaar moet zijn bij wegwerkzaamheden. Is dat vaak niet het geval dan?
Monique: Die opmerking kwam voort uit de situatie bij de Mandelabrug.

Jurjan, over de zinsnede "zijn de paden veilig": graag ook paaltjes en lichtmasten etc. noemen, die te dicht op het fietspad staan. Dat is onveilig, en vaak is het bovendien slecht verlicht.

Annet: Zie onder Openbaar, 134, "obstakelvrij, drempelvrij" etc.
Tip van Wim: Verwijs naar de wegenverkeerswet. Dan ben je compleet.

André D: Graag ook duidelijkheid qua bebording voor bromfietsen, snorfietsen, e-bikes, speedbikes: waar ze wel of niet mogen rijden.
Ad: Dit is geen punt dat in de Verkeersvisie apart is geadresseerd. En iedere burger zou voldoende in staat moeten worden geacht om aan het verkeer deel te nemen.

Huib, r. 195/200, Speciale aandacht 50 km rijbaan: neem de N198; als er een paar strepen op weg staan, een provinciale weg: daar zou je ook nog wat aan kunnen verbeteren.
Fred: We hebben aangegeven dat doorgaande wegen vrije fietspaden moeten hebben.
Huib: Maar de N198 is wel wat drukker.

<u>Openbaar Vervoer.</u>
Gerard:
Heeft hoge verwachtingen van smart mobility, bijv. een app die het makkelijker maakt om je weg te vinden vanuit het OV naar elders. In Woerden kunnen mensen bellen voor de Flexbus, en daarnaast is er het OV dat door de kernen rijdt / provinciaal vervoer. Dat is lastig in beeld te brengen. Centraal Station Woerden is hier een centraal knooppunt in, daar komen alle vervoersmiddelen bij elkaar. Wil je naar een van de kernen dan moet je van de buurtbuis gebruikmaken en dan is de vraag wanneer het in de toekomst mogelijk gaat worden om met een app vervoer op te roepen.

Reacties

André D: Wat betreft smart mobility: en mensen die niet zo digitaal zijn ingesteld?
Gerard: Zij kunnen de zorgbus of de buurtbus bellen. En evt. Automaatje.
Ad: S.v.p. dichter bij de Verkeersvisie blijven. Het gaat om het bevorderen of verbinden van OV; dat is de opgave.
Erik: Mooi voorbeeld is de Texelhopper op Texel. Laat de gemeente Woerden ook zoiets aanbesteden.
Gerard: Dat moet wel in overleg met de Provincie want die betaalt.
Monique: Maar er staat dat de gemeente tot taak heeft adequaat OV te regelen voor de buitenkernen.
Gerard: In het coalitieakkoord wordt al aangestipt dat er overleg moet zijn.
Ad: Dan is dit ondersteuning daarvoor vanuit deze groep.

André dB: Misschien wordt het concreter als je "afspraken met vervoer, met doelgoepenvervoer" anders formuleert, vanwege lobby gemeente richting Provincie en NS.
Gerard: Samenwerken moet meer nadruk krijgen; ook met de NS.
Ad: Dit onderwerp destijds ging vooral over OV en aansluitingen, dichtheid netwerk, flexibiliteit, gedifferentieerdheid (binnen Woerden, kernen, en daarbuiten); dus niet zozeer over het treinennetwerk.
André D: Ja, maar de gemeente wil in nieuwbouwwijken minder auto's zodat mensen zoveel mogelijk het met OV gaan rijden.
Ad: Dat was geen onderdeel van de Verkeersvisie.
André D: Maar we moeten ervoor zorgen dat iemand die zo'n keuze maakt op een veilige manier naar het station kan gaan.
Ad: Dat is net al genoemd.
Jurjan: En de discussie over station Molenvliet?
Gerard: Dat is flexvervoer. En wat betreft ouderen hebben we afspraken gemaakt over doelgroepenvervoer.
Albèrt: Ja, maar dat is privaat. OV is openbaar, en de gemeente is degene die duidelijk moet aangeven wat ze gegarandeerd willen bereiken, en moet daarvoor onderhandelen. Doelgericht, resultaatgericht. Dus in die richting aanscherpen.
Ad: De boodschap voor de scribenten is: maak concrete afspraken over frequentie, dichtheid netwerk, van het OV dat je wilt bereiken in 2030. En hoe: dat is uitvoering.

Mike: Op r. 255 staat iets over verkeersstromen OV op hoofdverbindingsroutes. Is dat een oproep om de lijn door Molenvliet weg te halen?

Gerard: Wij vinden dat je door een wijk heen zou moeten; maar de vraag is dan: is dat een hoofdroute, of een secundaire route.
Mark: Lijn 107 is verbindend OV, naar Utrecht. De lijnen 3, 4 en 5 lopen door Molenvliet en zijn meer ontsluitend.
Gerard: Prima als die door een wijk gaan.

André dB: Kunnen we de Verkeersvisie nog uitbreiden?
Ad: Nee, omdat de visie is vastgesteld oor de raad. Strategie ligt in het verlengde daarvan.

Landbouw
Dick:
We hebben de volgorde van de Visie aangehouden als volgorde van belangrijkheid. Ik zit hier als vertegenwoordiger van platform Kamerik, wij hebben ons laten adviseren door een verkeerskundige. Ook hier wil ik graag input geven. Geen rapport schrijven. En daarbij: in Kamerik zijn we bezig met het project Veenweiden in Beweging. Roelof Westerhof is deskundige vanuit een adviesbureau. Hij werkt voor gemeente Woerden, Provincie en waterschap. Er is dus al heel veel voorwerk verricht. In het verslag heb ik punten uit dat project toegevoegd, o.a. zoals dat je het verkeer zoveel mogelijk moet scheiden (staat ook in de visie): behalve landbouwverkeer willen we dit graag uitbreiden met vrachtverkeer. Vaak t.b.v. de agrarische bedrijven. In het verlengde daarvan kun je je afvragen: hoeveel vrachtverkeer moet je nog aan een weg hebben, of moet je overwegen dat soort bedrijven naar industrieterreinen te verplaatsen.
Er is ook altijd een spanningsveld tussen provinciale wegen en lokale wegen: landbouwvoertuigen mogen niet over provinciale wegen, er zijn ontwikkelingen dat dat wél gaat gebeuren en ik begrijp dat daarover te praten valt. Maar dat valt buiten het bestek van de Verkeersvisie.
Ad: We hebben toch niet in de Verkeersvisie vastgesteld dat dat landbouwverkeer ook over provinciale wegen zou moeten kunnen rijden?
Iedereen: Daar hebben we wel over gesproken.
Maar of het ook in de Verkeersvisie staat? Dat wordt nog opgezocht.
Antwoord Mike: Ja, dat is een heel duidelijk uitgangspunt van de Verkeersvisie: een constante lobby te voeren om dit op bepaalde plekken wel toe te staan.
Huib: Dat is gedaan omdat de meeste wegen rond Woerden nieuwe 80 km wegen zijn en het wettelijk volgens de Provincie dan niet mogelijk is. Het moet terug naar 60 km.
Ad: Volgens mij was het kansloos.
Dick: Een kenteken voor trekkers zou een oplossing kunnen zijn voor dit probleem. Trekkers die dan 45 km/u of zelfs 60 km/u kunnen rijden zouden dan een kenteken kunnen krijgen en toegestaan worden op provinciale wegen.
Huib: Het is voorlopig uitgesteld.
Ad: Maar er staat hier: in de kernen een aantal onderzoeksopdrachten.
Monique: Het staat er wel in. Over regionale verbindingswegen staat wel iets in de visie.
Dick: En we willen proberen in een bepaalde volgorde te werken, met name de kwetsbare verkeersdeelnemers zijnde de fietsers beschermen. We hebben als voorbeeld dat er fietsroutes zijn die gedeeltelijk parallel lopen met de landbouwwegen. Dat zou we kunnen faciliteren, om die fietsroutes wat meer onderhoud te geven, iets breder te maken, omdat die toch ook een functie van een soort regionale ontsluiting voor fietsen zouden kunnen bereiken. Op dit moment zijn het vaak smalle, slechte fietspaden.
Ad: Het is dus eigenlijk een inventarisatie, die jullie voorstellen, die eerst moet gebeuren. Daar zitten dus ook quick wins bij.
Dick: Die inventarisatie laten we graag over aan de heren deskundigen.
Wat ook niet in de visie stond: bij ons wordt de Van Teylingenweg vernieuwd. Er is al eerder sprake geweest over de duidelijkheid/ zichtbaarheid van passeerhavens. Het blijft nog steeds zo dat we de duidelijkheid van de uitwijkhavens gevaarlijk vinden, zowel voor auto's als voor fietsers. Je weet niet wanneer zo'n ding komt, vooral 's avonds.
En dan de dwarsverbindingen: het zijn provinciale wegen die gaan vanaf Breukelen via de rotonde. Als het bevoorradingsverkeer daar gebruik zou kunnen maken van een dwarsverbinding naar de Van Teijlingenweg scheelt dat een flinke belasting naar de Van Teijlingenweg.
Ad: Het gaat uit van de visie dat je het verkeer wilt scheiden en de verkeersveiligheid wilt vergroten. Daar zijn dit onderzoeksmogelijkheden voor.
Huib: Je kunt dat meerdere keren toepassen.
Ad: Je kunt snel achterhalen voor hoeveel bedrijven dat noodzakelijk is, en of dat opweegt tegen het aanleggen van een nieuwe weg. Maar dat is aan de discussie ambtelijk en in het college en dat zien we dan wel terug.

Reacties

André dB: Intrigerend vind ik: bovenaan blz. 2. mogelijkheid om bedrijven te verplaatsen naar het industrieterrein. Dat geldt niet alleen voor landbouwverkeer maar dat geldt voor alle plekken met veel vrachtwagenverkeer. Je wilt eigenlijk het aantal tonkilometers of vervoerskilometers waar mogelijk minimaliseren, dus: een verhuisbedrijf graag bij de afrit van de snelweg, of zo'n bedrijf als Snel, zodat ze niet door de bebouwde kom heen moeten. Wat hier staat vind ik eigenlijk een generiek punt, nl. dat bedrijven bij logische aansluitpunten gesitueerd worden.
Dick: Of een industrieterrein. Er zitten twee flinke bedrijven aan de Van Teijlingenweg waarvoor grote vrachtwagens door de bebouwde kom aanrijden.
André deB: Kan de gemeente daar iets mee?
Ad: Dat is geen verkeersingreep. Maar helpt wel om het verkeer, om wegen, te ontlasten.
Het zou ook helpen als burgers wisten wat er allemaal te maken heeft met het verplaatsen van bedrijventerreinen. Het heeft nl. alles met verkeer te maken. Maar misschien vindt het college dat dat op een andere tafel ligt, waar het gaat over verschuiven van bedrijventerreinen etc. Misschien is het een optie die zou kunnen helpen.
Albèrt: Ik kan daar wel commentaar op geven: tot 2 jaar geleden mocht ik de Ondernemerskring Woerden vertegenwoordigen als bestuurslid, ik was actief in de Commissie Ruimte. Er wordt nu gesproken over schuifruimte, en de doelstelling is om nieuw te ontwikkelen bedrijven c.q. industrieterreinen vooral te plaatsen dicht bij ontsluitingswegen. Dat is de uitdrukkelijke wens. Maar je zit wel met een stukje historie in Woerden. Zoveel grond is er niet beschikbaar, en er zijn heel veel instanties die daar iets van moeten vinden. Maar je kunt niet op grond van de wet tegen een bedrijf zeggen: je wordt nu zo groot, je trekkers worden nu zo zwaar, je moet maar een ander plekje zoeken en we trekken je vergunning in. Je kan lobbyen, je kan als gemeente in je uitgiftebeleid een voorkeursregeling doen (Wet Voorkeursrecht Gemeenten): die is in de raad aangenomen. Dat was op voorspraak: de schuifruimte wordt op die manier beoordeeld dat in een categorie veel transport en dat soort zaken, dat moet buiten Woerden geplaatst worden en die krijgen dus voorrang. Dat is vastgelegd beleid.
Dick: Er is nog een verschil. We hebben in Kamerik een industrieterreintje waar bedrijven van oudsher aan zo'n polderweg liggen. Die kunnen vaak niet meer uitbreiden, zitten vaak opgesloten daar. Ik kan me voorstellen dat je als gemeente faciliteert om die ergens op een industrieterrein neer te zetten.
Albèrt: Die schuifruimte is voor dat soort bedrijven beschikbaar. Ze leveren hun oude situatie in (vandaar de naam "schuifruimte").
André dB: Moet dat erin gezet worden?
Albèrt: Je kan het beter omdraaien: "bij het uitgeven van nieuwe vergunningen kijken we wat de verkeersbelasting is". Bedrijven die er zitten, geen probleem, maar komt er een nieuw bedrijf, met nog meer vrachtwagens, dan geef je die geen vergunning.
Mike: Of voor uitbreiding van bestaande bedrijven.

André dB: Ik heb daar scepsis over. Ik snap het wel, maar aantrekkende werking is wel een spanningsveld: meer wegen trekken meer verkeer aan.
Albèrt: Op welk onderzoek baseer je dat?
Ruurd: Je kan ook een betere verdeling krijgen.
Dick: Dat denk ik eerder. Het is soms in onderhandelingen meegegeven. De lokale boer wil dat ook wel. Het is dus een niet helemaal uit de lucht gegrepen optie.

Jurjan: Ik mis het landbouwverkeer dat door de bebouwde kom gaat. Tractorverkeer.
Dick: Er staat dat dat natuurlijk niet moet gebeuren. Er moeten duidelijke routes voor landbouwvoertuigen zijn.
Jurjan: We hebben namelijk in Woerden een baggerdepot en van Woerden en van omliggende gemeenten wordt er bagger aangevoerd, met tractoren. Dat is een onwenselijke situatie. We hebben nu de zuidelijke randweg aangelegd, bij Van Oijen zou het met vrachtwagens gebracht worden, maar je ziet legio tractoren met bagger, vanuit Montfoort etc., dwars door Woerden heengaan.
Albèrt: Dat komt omdat Van Oijen geen toestemming krijgt om met die tractoren over de zuidelijke randweg te rijden.
Jurjan: Nee, je kunt ook zeggen: een groot deel van de verantwoordelijkheid ligt bij de opdrachtgevers, en gaat het over bagger, dan zijn het overheden. Overheden in de baggerbestekken zeggen dat in gemeente Woerden alle bagger afgevoerd moet worden met vrachtwagens. Er worden geen tractoren gebruikt. Maar het is een paar centen goedkoper om het met tractoren te doen, en als je het via inschrijving aanbesteedt wint die tractor dus altijd. Je moet dat reguleren en de gemeente kan daar een hele grote rol in spelen.

Jaap: Het ís gereguleerd want het mag niet. Zie de Wet Beroepsvervoer. Het is beroepsvervoer en er is een vergunning nodig bij meer dan 500 kg per transporteenheid. Maar onze landbouwmensen kopen dumpers: ze mogen dan grond vervoeren op land. Maar niet op de weg. Maar goed, het gebeurt wel.
Huib: Volgens de wet beroepsgoederenvervoer mag het niet. Maar de handhaving daarop: ze vinden niet dat dat nodig.
Ad: Signaal wordt meegenomen.

Jaap: Er staat in het stuk: mogelijkheid onderzoeken om bedrijven te bewegen vrachtwagens te gebruiken met minder laadvermogen. Dat heeft veel consequenties op het rendement. Gaat het om landbouwverkeer, akkoord, maar transportbedrijven: ik vraag me af of je daar überhaupt wat mee gaat bereiken. Dan zou ik eerder zeggen: we maken een soort wegencategorie en daar mag bepaald groot materiaal daar niet komen.
Albèrt: Maar bewegen om lichte vrachtwagens te nemen is wishful thinking. Het bestaat niet. Ook al wil die ondernemer dat. Want dan moet hij concurreren tegen degene die het niet doet, als het wettelijk mag gaat het gebeuren.
Dick: Maar als er meerdere kleine vrachtwagens komen krijgt die boer zijn melk niet meer afgezet.
Ad: Het is een van de grote dilemma's. De boodschap is helder. Aan de voorkant valt al heel veel winst te halen door – waar het kan – fiets en landbouwverkeer te scheiden. Dat is de opbrengst hiervan. En via allerlei uitwijkplaatsen.

Hulpdiensten
Huib:
Heeft dit samen met René voorbereid, René heeft vanavond een grote oefening.

Ad: Algemene opmerking. Volgens mij zit er een aantal vereisten in die niet specifiek in de visie zo zijn benoemd maar die komen uit algemene vereisten e.d. Voorstel om dat apart te bekijken in de strategienota. Je kunt dit soort zaken niet op grond van de visie opleggen maar misschien wel op grond van wettelijke bepalingen.
Jaap: Ze zijn al opgelegd.
Ad: Dan moet je er als gemeente dus al aan voldoen. Dat moeten we er even uitfilteren.
André D: Je kunt het er ook uitfilteren door er een opmerking over te maken dat er, ondanks het feit dat het niet expliciet in de visie staat, dat dit toch wel de regels zijn waar rekening mee gehouden moet worden.
Ad: Het staat expliciet in de visie dat we aan wettelijke vereisten moeten voldoen. Er is ook eerder geconstateerd dat Woerden niet in alle opzichten aan de wettelijke minimum-vereisten voldoet op het punt van de hulpdiensten. Dat hebben we hier ook geconstateerd: daar waar wegen worden aangepakt, nieuwe wijken worden gebouwd, zal daar dus rekening mee gehouden worden. Dat wordt dan in de strategie gewoon doorgetrokken. Dat hoeven we niet per onderdeel te bespreken.
Mike: Maar er wordt wel gesproken over verkeersbelemmerende maatregelen. Dan denk ik aan palen ofzo.
Huib: Dat zijn palen, hobbels, zigzaggen, chicanes. Dat is de bedoeling ervan. Je hebt wegen waar je een belemmering hebt, 3.50 breed zit, en dat er dan flexibele palen moeten zijn.
Gerard: O aha, voor de breedte van het voertuig.
Ad: Laten we het per onderdeel bespreken.
Punt 1, onderzoek gedaan worden: dat onderzoek is eigenlijk niet nodig want je moet gewoon voldoen aan de wettelijke richtlijnen.
Akkoord.
Punt 2, de wegenstructuur moet voldoen aan de eisen van de hulpdiensten: dat is al bepaald in de visie, dus in de strategie moet verder worden uitgewerkt op welke onderdelen dat het geval is.
Punt 3 is wel een aangelegen punt. Er dreigen nu wegen te worden afgewaardeerd, waar de hulpdiensten last van hebben, constateer ik hier. Is dat de boodschap van deze club? "Doe dat niet"?
Mike: Dat is wel moeilijk. Utrechtsestraatweg bijvoorbeeld.
Huib: Ja, het gaat om de aanrijtijden, de snelheid. Dat is een dilemma.
Mike: Volgens mij moet het uitgangspunt zijn dat je aanrijtijden niet naar boven gaan.
Als je dit doet, en ik kan niet verantwoorden dat dat wel gebeurt, heb je volgens mij een legitiem argument om het niet te doen. Je moet het als toets meenemen, en je kunt altijd bij dat soort maatregelen eerst de hulpdiensten om advies vragen en dat je afspreekt dat het in ieder geval niet slechter wordt dan het is.
Ad: Ja, je moet aan de voorkant je redenering opbouwen en niet op basis van het niveau van de weg maar op basis van het beperkte aantal minuten van de aanrijtijd-afspraak.

Mike: Dat staat ook voor de aanleg van randwegen, en dat je moet stimuleren dat mensen daar gebruik van maken. Dus ik kan me best voorstellen dat je een weg afwaardeert om dat te bewerkstelligen.
Erik: Aanrijdtijd mag toch ook wel wat verlengen. Als het maar niet over een bepaald maximum gaat. En dat is in de wet vastgelegd.

Jurjan: Ik heb een vraag aan de hulpdienst. Stel dat de Utrechtsestraatweg een 30 km/weg wordt. Mag de hulpdienst daar dan niet 50 rijden?
Mike: Al hebben ze een ontheffing: de vraag is of ze dat kunnen. Want als je met 80 km/u over een drempel heengaat, dan stuiter je.
Wim: Ik begrijp waarom dit speelt. Kijk, de brandweer zit vaak bij besprekingen over wegen. Maar we hebben gemerkt dat als men praat met wegenmensen, zij heel gauw genegen zijn om toe te geven aan: we gaan iets vertragen. Daardoor zien ze de aanrijtijden van de brandweer eigenlijk over het hoofd. Elk klein deeltje betekent vertraging, vertraging.
Mike: Ja maar je treft ook maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen om juist ongelukken te voorkomen. Je kan het dus ook andersom zien: als je letsel voorkomt, hoef je er ook niet naartoe. Ik vind het wel een moeilijke discussie.
Wim: Het gaat niet alleen over letsel, ook over branden enzovoort.
Ad: Dan kom ik terug op de aanrijtijden: als die worden gehaald, maakt het niet uit of de brandweer kruipt over de weg, of er met 100km overheen gaat. Want de criteria zijn de aanrijtijden en niet hoe hard hij kan rijden.
Ruurd: Er wordt op een gegeven moment input gegeven en die moet zo concreet mogelijk zijn: de brandweer, de hulpdienst, komt met een heel concreet voorstel. Die zeggen dat niet zomaar. Dan kunnen we daar wel iets in veranderen, maar waarschijnlijk hebben ze dit erin gezet omdat ze anders problemen verwachten. Nu kunnen we dat negeren, maar ik denk dat het eis is en dat we dat serieus moeten nemen.
Mike: Maar je kunt niet alles als eis neerzetten. Dat kan niet altijd. Een aantal dingen die hier staan zijn tegenstrijdig met de visie, en daar sprak ik jullie even op aan: we moeten altijd advies van de brandweer vragen, zeker met dit soort ingrepen, maar dat betekent niet dat we altijd ingrepen niet moeten doen omdat de aanrijtijden daar iets mee veranderen. Zolang ze maar voldoen aan de wet.
Wim: Zijn de aanrijtijden dan sec voor brandweerauto dan wel voor ziekenauto? Want als de handel fikt is elke minuut dat ze er eerder zijn meegenomen. Dan gelden die aanrijden echt niet hoor.
Mike: Ze moeten in een paar minuten ter plaatse kunnen zijn. En daar toets je dan op.
Wim: Maar het is toch niet de bedoeling om een hindernisbaan te gaan leggen “want als je op 8 minuten er bent is het vroeg zat”?
Mike: Je kan het ook andersom zeggen: het is ook niet de bedoeling dat wij van heel Woerden een snelweg maken zodat de brandweer overal snel ter plaatse kan zijn. Hier moeten wij in projecten dus constant een afweging in maken.
Ad: In feite gaat de discussie iedere keer vanuit verschillende invalshoek. Het zijn twee belangen die met elkaar verenigd moeten worden. Het is zonneklaar dat de hulpdiensten dit niet voor niks zeggen, en dat is ook gebaseerd op het feit dat op aantal punten kennelijk de infrastructuur niet geheel aan de wettelijke vereisten voldoet. Dus in de strategie kunnen wij zeggen: Neem de belangen van de brandweer bij alle ingrepen nadrukkelijk en expliciet mee op basis van de wettelijke bepalingen, de wettelijke maxima.
André dB: Volgens mij heeft René dit ook al zo ook gezegd. We zitten aan de limiet. Ten tweede: als je een 30 km/weg gaat maken, kan je niet zeggen dat de brandweer daar 50 mag rijden, want het betekent iets voor de weginrichting.
André D: Een van de argumenten die bij vorige discussies naar voren kwam: het ging niet alleen over aanrijtijden, maar ook over het feit dat de inrichting zo moet zijn dat een ziekenauto of brandweerauto er gewoon kan komen. Onafhankelijk van hoe lang hij er over doet. En in een aantal situaties staat er van alles in de weg.
Ad : Dat komt omdat we bij dit onderdeel het over aanrijtijden hadden. Die hindernissen, dat komt nog. Afwaarderen van wegen is dus een middel, en niet een doel.
4, Wijkontsluitingswegen, in overleg met de hulpdiensten: elke belemmering geeft vertraging. Daar geldt hetzelfde voor als over die aanrijtijden.
Dan 5, verkeersbelemmerende maatregelen. Daar staat een quick win: verkeersdrempels in Molenvliet waar het niet helemaal jofel mee gaat. Dat zou een quick win kunnen zijn, kijken of dat oplosbaar is.
Dan 6. Uiterlijke routes voor de hulpdiensten: een behoorlijk technisch punt. Is in de uitvoeringsoverleggen met de hulpdiensten evenzeer van belang om die snelheid te kunnen halen. In het ontwerp van de wijken is een stevige boodschap, bij alles wat er nu allemaal gebouwd wordt en

ontwikkeld wordt: mocht het college niet van plan zijn de hulpdiensten er in het advies bij betrekken, dan is hierbij de aanmoediging nog een keer gegeven.
Punt 8, Handboek inrichting openbare ruimte. Kun je dat meenemen Mike?
Punt 3, bochtencirkels, cirkels voor een blusvoertuig brandweer.
Mike: Die brandweer moet de bocht kunnen nemen, en w.b. asverspringingen: asverspringing werkt alleen maar als je voldoende verkeer hebt. Als je tegemoetkomend verkeer hebt werkt hij vertragend, maar als de intensiteit laag is ga je juist sneller door zo'n asverspringing en dan heeft het geen zin.
Ad: Laten we dat apart parkeren bij de ontwikkeling van het handboek.
Ad: Het is een uitvoeringsaangelegenheid en het wordt op die manier opgepakt.
Jaap : In het handboek staan die cirkels beschreven. Gemeentes passen het toe.
Ad:
Punt 9. Vraagstuk bereikbaarheid, eerste belang bij de hulpdiensten. Is in ieder geval een zwaar belang, en volgens mij worden de hulpdiensten ook om advies gevraagd bij de aanpassing van de structuur.
Mike: Het staat er iets stelliger, "na akkoord van de brandweer en de hulpdiensten".
Ad: Maar de verantwoordelijkheid ligt te allen tijde bij de gemeente.
Mike: We nemen het mee in de overweging.

Autoverkeer en parkeren

Albèrt:
Wij hebben minder het voorbeeld aangehouden van het stappenplan en allerlei onderzoeken, maar vooral: wat wil je bereiken en wat zijn daar voor oplossingen voor. Zakelijk gezien is het altijd het makkelijkste, als je een probleem op moet lossen, om dat van groot naar klein te doen. Want er moet samenhang zijn.
Woerden zit vol. We gaan hier 25 tot 30% uitbouwen, de verkeersintensiteit gaat nog een keer met 40% toenemen. Ons eerste voorstel is: reken dat eens door met een verkeersmodel. Dat is allang gedaan, en dat kan Woerden niet aan. Als we in de visie omschrijven dat in Woerden in principe de voetganger/fietser voorrang hebben en dat de auto te gast is, maar je wil wel economisch Woerden blijven bedienen en Woerden bereikbaar houden, dan is er eigenlijk geen andere mogelijkheid dan het aanleggen van ringwegen.
En daarbij denken wij dat de eerste stap moet zijn:
– de brug over de Rijn, die nu in ontwikkeling is;
– een tweede stap is: aan de oostkant van Woerden een ontsluiting maken;
– een volgende stap kan zijn – als het nodig is – dat in het groeimodel de westelijke randweg doorgetrokken wordt (de brug over de Rijn laten aansluiten op de zuidelijke randweg). Groeit Woerden nog verder en de verkeersintensiteit neemt nog verder toe, dan zou je ook nog:
– de zuidelijke randweg door kunnen trekken, met een verbinding aan de afrit Harmelen;
– is het dan nog niet afdoende, ergens in 2030, dan kun je overwegen om aan de noordkant van Woerden nog een oplossing te bedenken.
Dat even om de intentie duidelijk te maken. Maar we kunnen heel naïef denken "Als we geen wegen aanleggen gaat vanzelf iedereen op de fiets of lopend", maar dat gaat niet gebeuren. Dat is bekend. Met de toename van economische groei, van welvaart, zal de vervoersbehoefte – op wat voor manier dan ook – toenemen.
Onze werkgroep zei inderdaad: Binnen de kernen moet je overal met de fiets kunnen komen, in iedere wijk. Lopend ook. De fiets moet er voorrang hebben maar dat kan alleen maar door de automobilist zo snel mogelijk de kernen uit te leiden en eromheen te leiden. Dat is ons uitgangspunt. Niet met als doel om asfalt te propageren, maar wel om ruimte te maken voor die fiets. En wij denken dat je dat als eerste moet doen. Op het moment dat je aan de westkant en aan de oostkant een ontsluiting hebt kun je kijken: van welke bestaande wegen binnen Woerden wil je dan die hoofdwegenstructuur maken, om zo snel mogelijk de mensen Woerden in en uit te kunnen krijgen. Wat moeten afgeleide wegen zijn die je gewoon nodig hebt. En daarna is alles: voorrang voor fiets en voetganger. Dat is de achtergrond van dit stuk.
Ruurd: Met de ringstructuur heb je een alternatief voor het verkeer, om níet door Woerden heen te gaan.
Albèrt: Ja, en daarna kun je met allerlei geboden en verboden, bepalingen op gewicht van voertuigen, op type van voertuigen, vertraagde maatregelen, verzin het maar, maar dan kun je wettelijk dingen afdwingen. Maar hopen dat het verkeer zichzelf oplost: dat gaat niet gebeuren.
We hebben het vanuit verschillende standpunten bekeken. Het is ook gelijk het antwoord op het stuk dat vanmiddag is ingebracht: "meer wegen zal verkeer aantrekken", ja natuurlijk, geen wegen gaat ook verkeer aantrekken want om ons heen wordt het nog beroerder dus we gaan sowieso dat verkeer door Woerden krijgen. Tenzij we een alternatief bieden om Woerden heen en gewoon een

verbodsbord bij Woerden zetten. Dat is de enige manier om het verkeer uit Woerden te krijgen. En als we dat niet doen, gaat het verkeer gewoon door Woerden heen.
André D: Wij als werkgroep waren het met z'n allen eens over het stuk dat er nu ligt.

Erik: Ik wil er wel aan toevoegen dat de ringwegstructuur betekent dat het verkeer door Zegveld zal toenemen. Het zou goed zijn als er een noordelijke oost-west verbinding komt maar die hebben we vrij laat in de prioriteitenlijst gezet, dus ik zou eigenlijk al verwachten dat er bij het aanleggen van de nieuwe brug maatregelen genomen worden om de verkeersdruk door Zegveld acceptabel te houden.
Pascal: Daarom wordt er ook gekeken naar "groot beginnen". Want de zuidelijke randweg heeft ook gevolgen voor heel Woerden. Daarom denken we van buitenom naar klein. Als je een grote randweg toevoegt heeft dat grote gevolgen voor al het verkeer.
Ad: Jullie hebben niet binnen het format gewerkt dus het is wat lastiger om het aan te sluiten op de Verkeersvisie; maar het kan wel. Ik beluister in de woorden van Albèrt in ieder geval: we plannen niet zomaar een rondweg maar je kijkt per aansluiting of nut en noodzaak, behoefte, verkeersbewegingen, of het voldoet aan een aantal criteria. Die staan op pagina 23. We hebben die discussie toen uitgebreid gehad: 1) met de aanzuigende werking moet rekening gehouden worden, 2) ook met het omgekeerde moet rekening gehouden worden, en 3) oude routes moeten worden ontlast dus het moet daadwerkelijk helpen. Dat beluister ik in jouw woorden. Dat dat criteria zijn die je moet meten: wat doen auto's.
Albèrt: a) moet je het meten. Update je modellen met de plannen die Woerden zelf heeft en vertaal dat ook naar 2030, provinciaal en nationaal. En als je dan een plan maakt zie je automatisch waar opstoppingen ontstaan. Ons boerenverstand zegt: als je die brug over de Rijn maakt krijg je mooi een ring om Woerden-west heen maar er komt meer druk op Zegveld. Maak je de oostelijke randweg, dan ontlast je hier een probleem, in Snel & Polanen, maar ontlast je ook enorm Zegveld. Want die vrachtwagens worden betaald per kilometer en per minuut. We willen graag dat ze om heel Woerden heen rijden; en op het moment dat ze langs oost weg kunnen hoeven ze dus niet door Zegveld heen. Je moet onderzoeken of dat vermoeden juist is.
Ad: De Verkeersvisie is je recht van spreken hier; maar je hoeft je niet perse te houden aan het coalitieakkoord. In de coalitie zijn andere afwegingen rond randwegen en hoofdwegen gemaakt.
Albèrt: Wij zitten hier niet om de coalitie naar de mond te praten maar om namens deze groep onze mening te geven.
Ad: Als ze het er niet mee eens zijn: dan komt er een conceptnota van het college hier terug, die zal mogelijk niet aansluiten op dat wat hier staat. En dan weet je op voorhand (en dan heb je de mogelijkheid/keuze) om al dan niet een oplegnotitie aan de raad toe te voegen. Het wordt gelijktijdig gedaan: hier komt het concept, en jullie geven jullie reactie, of je wilt nog iets extra onder de aandacht, dat wordt dan teruggelegd bij het college, en als het in de definitieve nota niet staat en je wilt het nog toevoegen dan kan dat via je een oplegnotitie. De raad krijgt dus eventueel twee stukken. En de raad mag het uiteindelijk zeggen. Dit hier is een som van deelbelangen en de raad dient het algemeen belang.

Fred: Ik heb een inhoudelijke vraag. Bij de brug aan de westkant van Woerden geven jullie meteen een tracé aan. Ik zie niet in wat de relatie tussen de visie concreet naar dat tracé is, vooral ook omdat er gesproken wordt over onderzoeken naar de Molendijk-variant. Dat lijkt me dan meer een ringweg dan een lokale brug binnen Woerden.
Albèrt: Waarom we die westkant hebben aangegeven is met name om de optie om daar een westelijke randweg eventueel aan te laten sluiten, mogelijk te maken. Op het moment dat je een Gildeweg-variant of noordelijk aanlegt, dan is die aansluiting praktisch onmogelijk.
Fred: De Molendijk is bij Nieuwerbrug.
Albèrt: Ja. Je moet het verkeerskundig bekijken, ik gok dat die een veel lager effect zal hebben in de ontlasting van Woerden-west.
Fred: Maar het gaat hier niet over gokken maar onderzoeken: wat is de beste oplossing. Door die oplossing niet te noemen, sluit je misschien afwegingen af. Je moet aangeven welk doel je wil bereiken, en als je dan praat over het aanleggen van randwegen, dan moet je wel bedenken: waar is de meest effectieve plek.
Albèrt: Volgens mij is daar al onderzoek naar gedaan. Daar hoeven we niet zo ingewikkeld over te doen.
Ad: Maar Fred zegt: je moet geen mogelijkheden uitsluiten als je niet eerst hebt onderzocht wat de beste oplossing is.
Fred: Precies. Want die optie die hier staat: het is geen ringweg. Het is een normale weg. Zo staat het hier beschreven.

Ad: Als ik de toelichting van Albèrt hoor zeg ik: de optie van groot naar klein = groot kan uit onderdelen worden opgebouwd in de loop van de tijd maar dat weerhoudt niet dat je ondertussen het klein al gaat inrichten.
Albèrt: Maar wel rekening houden met het grote plaatje.
Ad: Dat maakt wel uit ja. Dus niet: eerst die rondweg en dan zien we wel verder. De redenering is dus van groot naar klein, maar niet de volgtijdelijkheid.

Jurjan: Daar wil ik op inspringen. Nu hebben we de zuidelijke randweg aangelegd. Wat kan dat betekenen voor het verkeer van de Waardsedijk door Woerden heen? Want iedereen die bijv. uit Oudewater komt kan nu over die zuidelijke randweg naar Woerden toe, maar om de de Waardsedijk alleen maar voor aanwonenden open te houden dus het vrachtverkeer eraf, geen doorgaand verkeer naar Oudewater meer: dat gebeurt niet. Als je draagvlak wil krijgen voor randweg of ringwegen, dan moet je bij een stuk wat is aangelegd, ook onderliggende maatregelen nemen. Want dat is van belang voor het draagvlak van verdere uitbouw. Als je ziet dat er wel ringwegen gemaakt worden maar dat het sluipverkeer gewoon door mag gaan, dan denk ik dat je je draagvlak ook verliest.
André D: Er stond laatst in de krant dat het effect van de zuidelijke randweg is dat op de Waardsedijk 40% minder vuiligheid de lucht in gestuurd wordt omdat het verkeer naar de randweg is gegaan. Dat is het eerste stapje. Dat toont al aan dat het werkt.
Jaap: Wat je zegt is akkoord maar als je alternatieven hébt, dan kún je ook die maatregelen treffen. Wij zeggen: maak nu eerst die maatregelen klaar en ga dan afpellen waar het nodig is. Dat is onze redenering.
Albèrt: Ik denk dat we helemaal op één lijn zitten.
Jurjan: Ja maar dan moet je het in de praktijk ook doen. Dat wil ik benadrukken.
Albèrt: Als je doelstelling is om binnen de stadsring vooral de auto's te gast te laten zijn, dan moet je alle maatregelen daarop aanpassen. Het nadeel van een groot verkeersonderzoek is dat daarbij nog geen rekening gehouden wordt met een bord, of een verkeersremmende maatregel. Dat kan met een verkeersmodel. Maar zoals de randweg uitgerekend is in het laatste rapport: is daar wel of niet rekening gehouden met eenrichtingverkeer, een verbod voor vrachtwagens, en noem maar op. Er zijn zoveel variabelen. Je wilt toe naar de basis: het scheiden van het vrachtverkeer van fietser en voetganger, vanwege veiligheid, en wij denken dat je dat nu rigoureus zou moeten voorbereiden. En daarna alle maatregelen nemen om te zorgen dat die voetganger en fietser vrij baan hebben en dat het heel aantrekkelijk wordt om dat te doen. Het is niet de opzet om een snelweg naar Woerden binnen te leiden en heel Woerden te asfalteren als een parkeergarage.

Ad: Bij punt 4 zeggen jullie: de volgorde van de missiedoelstellingen aanpassen; dat kun je zo aangeven in de strategie, maar die volgorde aanpassen zou ik niet doen.
Albèrt: Wij bedoelen meer met de implementatie. Dat je zegt: een stuk over ringwegen, daar zijn we het over eens. En dan gaan we wijkontsluitingswegen benoemen, oké, dat is voor elkaar. Hoe past dat dan in de fietsstructuur: is die niet in orde dan moet je hem aanpassen. Maar ga nou niet al een fietsstructuur aanleggen als je twee jaar later daar alsnog een ringweg gaat neerleggen en weer een tunnel moet gaan graven. Dat bedoelen wij ook met de volgorde van werken van groot naar klein.
Ad: Ik wil graag de reactie van Mike horen.
Mike: Ik schrok van die opzet van groot naar klein: ik had de indruk dat je dan eerst alle rondwegen laat aanleggen en dan pas gaat nadenken over de fietsers. Maar ik ben blij dat je het zo niet hebt bedoeld.
Monique: Zo heeft de Fietsersbond het blijkbaar ook begrepen.
André dB: Ja, dat klopt.
Ad: Oké, dan is dat opgelost.
Mike: Ik ben wel benieuwd naar de volgordelijkheid die je noemt: eerst west, dan oost, dan zuid, dan noord. Je zegt: we moeten van groot naar klein werken; als je dan eerst west aanlegt, hoe ga je dan om met inkleuring voor fietsers en voetgangers.
Albèrt: We hebben die presentatie gehad van wat Woerden allemaal van plan is. Als we dan het verkeersmodel opgewaardeerd hebben en we weten honderd procent zeker dat we met twee kleine maatregelen (die brug bijvoorbeeld) er niet uitkomen, dan gaan we niet zitten wachten tot de pleuris is uitgebroken en zeggen: we gaan het maar helemaal overnieuw doen; nee, ik denk dat het dan verstandig is om te zeggen: dan moeten we maar even doorpakken.
Mike: Dan gaan we alvast de planning van 2023 pakken.
Albèrt: Ja. Dan zeg je gewoon: je kunt redelijk verwachten dat de groei van het verkeer doorloopt in een bepaald tempo, de groei van Woerden loopt in een bepaald tempo door, en dan zeg je budgettechnisch: in 2019 beginnen we met de voorbereidingen voor de brug, in 2020 gaan we met de oostkant beginnen, in 2022 trekken we de westelijke randweg door en dan zijn we klaar. Of we moeten dan nog aan de zuidkant iets verzinnen.

André D: Maar dat betekent niet dat er tussendoor niets aan een fietspad o.i.d. gedaan kan worden.
Albèrt: Dat snelfietspad naar Utrecht bijv.: als daar een kunstwerk moet komen omdat daar later een verbinding moet zijn, ga dan niet wachten tot je die weg gaat aanleggen in 2023, maar maak dat fietspad nu gelijk zo dat je in 2022 gelijk door kan gaan (zonder elkaar dood te rijden). Dat bedoelen we met die volgorde.

Fred: Die prioriteiten, eerst west dan oost en in combinatie met die uitbreidingen die we zien in Woerden: als ik de presentatie van Mike voor de geest haal zijn die uitbreidingen met name in Middelland en aan de oostkant van Woerden. Dan zou ik verwachten dat je eerst aan de oostkant iets doet aan die wegen. Want aan de westkant gebeurt eigenlijk niets, niet qua nieuwe ontwikkelingen.
Mike: Dus dat model moet die volgordelijkheid opleveren.
Albèrt: Ja precies.

André dB: Dank voor het duidelijke standpunt. Een paar dingen voor mijn beeldvorming.
De oostelijke randweg hebben jullie doorgetrokken.
Albèrt: We hebben de Ing. Enschedeweg doorgetrokken naar de afrit van Harmelen.
André dB: Maar de huidige randweg bij Woerden die onder de Putkop doorgaat, naar de afrit Harmelen, die heeft op dit moment meer dan genoeg ruimte. Dus wat is de reden om die Ing. Enschedeweg naar het zuiden door te trekken?
Albèrt: Omdat de zuidelijke randweg en de afslag Woerden een heel mooie kortsluiting maken richting Enschedeweg, en nu dus die prachtige parallelafslag bij Harmelen eigenlijk volledig kansloos maken. Dus je hebt daar heel veel ruimte omdat niemand hem gebruikt. Als je naar Harmelen rijdt moet je eerst weer terug naar Woerden, en daarna met een slinger weer terug. Dat zijn heel veel kilometers óm.
André dB: Het gebied ten zuiden van de Cattenbroekerplas is heel goed bereikbaar vanaf de huidige afslag Woerden, de huidige provinciale weg van de Enschedeweg via Putkop naar Harmelen heeft meer dan genoeg ruimte. Wat je gaat krijgen is dat het verkeer bij Breukelen er op de A2 af gaat en dat er een shortcut door de polder, via Kamerik, komt.
Albèrt: Ja, ze gaan niet naar Harmelen, wat de bedoeling zou moeten zijn, maar nu gaan ze bij Breukelen eraf en via Oudelandseweg of Steinhagenseweg door Woerden naar de A12. Dus die zuidelijke randweg faciliteert dat sluipverkeer enorm. Dat is exact de reden om dit zo te willen.
André dB: Maar is dit dan juist niet die aanzuigende werking?
Albèrt: Nee, want als je dit doet kun je de Utrechtsestraatweg een andere functie geven en de Steinhagenseweg afwaarderen, want de vrachtwagens hebben dan een alternatief.
Huib: Dan kan je ook de Joncheerelaan afwaarderen.
Ad: Op pagina 23 staat dat het juist die argumenten zijn, bij een sluitend netwerk van hoofdverbindingen, derde bullit: dat hebben we zo geformuleerd dat we het niet de oostelijke randweg noemden. Daar staat niet voor niets in dat er een paar criteria moeten worden gesteld, niet alleen de aanzuigende werking, maar ook: wat haalt het weg van de oude route. Soms zijn dat bijna tegenstrijdigheden, en dat kun je alleen maar oplossen door camera's in te prikken en te meten wat er gebeurt als. Als je halve maatregelen treft, heb je vaak een tegengesteld effect van datgene wat je met die maatregelen beoogde.
Dus als je aan al deze criteria toetst die hier staan, en ze wegen allemaal even zwaar: dan kun je dit soort neveneffecten vermijden.

Ruurd: Ik heb een vraag over het parkeren. Ik mis eigenlijk het parkeren bij OV-gelegenheden, met name bij het spoor dat nu eigenlijk volledig vol zit. En dat wordt alleen maar erger als er meer woningen bij komen.
Albèrt: We adviseren om bij de ontwikkeling van Middelland-Noord rekening te houden met parkeergelegenheid evt. een transferium, ook voor de langparkeerders in het centrum; probeer daar faciliteit voor te maken. Bijv. een transferium net buiten de stadsring. En dat ligt natuurlijk naast het station.
Ad: We hebben steeds gezegd: parkeren is een randgebied waar wij het eigenlijk niet over hebben. Maar je moet dat blik ergens kwijtraken, bijv. onder het Exercitieterrein, hebben we gezegd. Het gaat dan niet zozeer over het parkeren als wel om het mogelijk maken van die autobewegingen rond het centrum te hebben ofwel buiten het centrum te houden.
Albèrt: Zoals wij het benoemen is dat je als strategie hebt: zoek een alternatief waardoor je de auto's zoveel mogelijk uit het centrum kunt halen; maar voor het economisch belang, de winkeliers, is het tegelijkertijd wel van belang dat je met de auto in het centrum moet kunnen blijven komen.
Fred: Mijn vraag ging sec over aansluiting met het OV.

André D: Eén opmerking daarover: de parkeerplaats aan de stadskant van het station is nooit vol. Je kunt er gratis parkeren als je met het OV gaat, maar veel mensen weten dat niet, of ze weten niet hoe dat moet.

Mike: Ik vroeg me af hoe het stuk aansluit bij pagina 21 van de Verkeersvisie. Daar staat precies andersom geredeneerd: Dat we eerst gaan we kijken of we op bestaande wegen maatregelen gaan treffen om problemen op te lossen en als dat niet lukt, dat we dan naar randwegen gaan kijken. Dat is dus precies andersom, dus zo hebben we het niet bedacht.
Albèrt: Prima, maar als jij in het verkeersmodel de verkeersgroei hebt ingevoerd en het lukt allemaal in Woerden, dan hoeven we ook geen randwegen aan te leggen.
Mike: Ja dat is de vraag.
André D: De opmerking in de visienota is ingehaald door beleid van de gemeente, nl. dat er nauwelijks meer bewoners zouden komen en dat er dus nauwelijks meer verkeer komt.
Ad: Nee dat staat er niet. We hebben die discussie vaker gehad. Er staat dat we het moeten doen met de informatie die we op dat moment hebben. Dat is wat anders dan dat er geen nieuwe bewoners komen. Dat heb ik al vaker gezegd. Dat moment hebben wij als ijkpunt genomen want de rest was geen vaststaand beleid. Dat is dus niet ingehaald door maatregelen van Woerden zelf.
André dB: We gingen uit van een rekenmodel waar geen groei van Woerden in zat.
Mike: Er zat wel groei van Woerden in: de woningbouwprojecten die we de vorige keer behandeld hebben.
Ad: We hebben een punt in de tijd en in het beleid genomen.
André D: Ja maar het staat in de visie.
Mike: Nee, het staat er niet in.
Ad: We moeten een punt in de tijd nemen, hebben we afgesproken, en dat is nu, en een punt in de toekomst, en dat is datgene wat vastgesteld is in de raad.

Fred: Ik wil pleiten voor de volgorde die genoemd wordt. Als je van de Boerendijk 30 km/weg maakt, als hij autoluw wordt, dan kun je voorstellen dat de opstopping daar, als er niets anders verandert, alleen maar groter wordt. En vandaar dat ik denk dat ik het heel erg eens ben met Albèrts idee om het integraal te bekijken vanuit de kennis van nu, want anders leren we niet en lopen we achter de feiten aan. Dus toch kijken: hoe kunnen we het integraal aanpakken. Niet steeds terug blijven kijken zo van "ja maar toen", en "ja maar de Verkeersvisie". Anders zitten hier over 30 jaar nog.
Mike: Alles wat we weten, moeten we meenemen. We hebben hier ook gedefinieerd dat als we een opstopping zouden veroorzaken dat we daar wat mee moeten. We hebben in de Verkeersvisie een criterium van 10 minuten gedefinieerd waar we een opstopping aan kunnen toetsen.

Ad: We zouden een boodschap kunnen meegeven die die twee dingen verenigt. Dus dat we constateren dat de boodschap van de werkgroep over de strategie uiteraard binnen de kaders van de Verkeersvisie is gebleven; alleen dat er nieuwe coalitieafspraken zijn gemaakt die ook betekenen dat er fors aan woningbouw in Woerden wordt gewerkt; want de tijd heeft niet stilgestaan, en dat we in de strategie daar rekening mee houden. Dat is anders dan wat André zegt. En dat kan wél.
Albèrt: Ik vind dat raar. Die Verkeersvisie zegt toch niets over hoe groot Woerden dan is, we zeggen toch alleen wat we met het verkeer aan moeten? Wat de coalitie daarvan vindt interesseert ons toch niet? Die visie staat toch buiten de coalitie? Het enige dat we zeggen is: als er niks verandert aan verkeersbewegingen en er zijn geen opstoppingen, hoef je er niets aan te doen. Het grote verschil is (en dat is waar André steeds op doelt) is: we hebben destijds discussie met Margot gevoerd, en Margot zei "We hebben de cijfers maar we rekenen alleen met de cijfers die bekend zijn en niet met de cijfers van wat zou kúnnen zijn". En dat was toen de discussie, omdat we toen zeiden: "ja maar in 2030 is de situatie anders dan nu". En nu adviseren wij "Als we een visie maken naar 2030 gaan we rekenen met de verwachting hoe de wereld eruitziet in 2030". En niet op basis van wat aangenomen beleid is, nee, wat te verwachten is wat er gebeurt met Woerden en met de wereld om ons heen.
André D: Letterlijk staat er: "Met deze ontwikkelingen die ingrijpend kunnen zijn maar nu nog onvoldoende duidelijk zijn in hun uitwerking op mobiliteit in de gemeente, kunnen we in deze Verkeersvisie op dit moment weinig tot geen rekening houden. We gaan er echter van uit dat die ontwikkelingen door de gemeente actief gemonitord worden". Er wordt dus gezegd: er wordt géén rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen.
Ad: Nee, dat staat er niet. Er staat dat we de ontwikkelingen die we weten meenemen en dat we in de gaten moeten houden dat nieuwe ontwikkelingen ook meegenomen worden. Die discussie hebben we al heel vaak gehad. Die gaan we niet opnieuw doen, wat er staat is duidelijk.

Pascal: In het vorige verkeersmodel, vanuit de VRU, daar zat inderdaad een kink in. Dat heb ik ook gepresenteerd: in het westelijke randweg-onderzoek hebben ze daar een hoog scenario voor

genomen. Wat Mike inderdaad zei: daar zijn toekomstige bebouwingen in gedaan; en daarom hebben we het ook meegenomen in het punt. Elk jaar komt er een nieuwe update van Rijkswaterstaat, NRM, voor het verkeersmodel.
Mike: Daar kun je een nieuw eigen model op bouwen. Daar kun je dan zelf de regie op hebben.
Pascal: Ja, dan blijf je het verkeersmodel updaten. In het VRU-model nemen we alleen projecten mee waar de raad een beslissing over heeft genomen.
Ad: Dat is wat ik bedoel. Niet rekening houden met de politiek maar vastgesteld beleid.
Pascal: Je moet wel in de gaten houden dat je dingen weet die eraan komen, zoals bijv. Snellerpoort. En dat kun je dan meenemen.
Mike: Ja, toenemende economische groei.
Ad: We zijn het grosso modo eens: we blijven prima binnen de kaders van de Verkeersvisie maar in de modellen houden we rekening met voortschrijdend inzicht.
Andere punten?

Jurjan: Ik had een puntje over parkeren maar dat hoort er dus hier niet bij. Er stond wel in: we zouden een parkeerbeleid voor de hele gemeente moeten maken.
Parkeren van grote voertuigen zou ik willen noemen, ik bedoel niet eens van vrachtwagens maar bussen die te hoog en te lang zijn en die toch in de woonwijk geparkeerd worden. Dat komt door het toenemend aantal zzp-ers.
Huib: In de APV staat dat groter 6m lang en 2.50 hoog niet mag.
Jurjan: Gaat over handhaving. Ik zie er steeds meer staan. Zou je daar geen voorzieningen voor moeten treffen, dat je in woonwijken plekken aanwijst waar je die bussen parkeert?
Gerard: Dat moet je opnemen in Parkeerbeleid en Handhaving. Dat is uitvoering.
Ad: Ja dat is zuiver parkeerbeleid.
Albèrt: De vraag is of er een wettelijke basis is dat iemand zijn bedrijfsbus niet in de wijk mag zetten.
Ad: Dit staat dus in het APV. Laten we die discussie verder hier niet gaan voeren, we hebben het hier over de Verkeersvisie.
Andere dingen?

André dB: Jullie hadden het over parkeren, parkeernormen, rekening houden met royale parkeernormen binnen het eigen gebied. Het is een kwestie van vraag en aanbod: als je meer faciliteiten biedt komen er meer auto's, meer verkeer.
Albèrt: Moet je die uit de grond halen? Waar komen die auto's dan vandaan? Worden die dan meegestraat??
André dB: Naarmate je meer faciliteert komt er ook meer gebruik van de ruimte. Wees daar dus terughoudend in.
Ad: Gelukkig hoeven we hier niet te redeneren vanuit het aanbieden van parkeerplaatsen want daar gaat deze visie niet over.
Albèrt: Jawel, dit gaat over het gebruik van de weg. In bestaande nieuwbouwwijken is enorme parkeerdruk, in oude wijken ontstaan onveilige situaties voor alle gebruikers, niet vanwege de aanzuigende werking maar omdat vroeger alleen de dokter een auto had en nu heeft ieder huishouden twee auto's. Daar is Prinsenlaan en Rozenstraat niet op gebouwd. En nu hoor ik onzalige ideeën van deze gemeenteraad dat ze wijken willen aanleggen waar misschien wel helemaal geen parkeerbehoefte is. Zo lang er wettelijk geen mogelijkheid is om mensen te laten tekenen dat ze nooit een auto kopen, vind ik, als jij geen auto's wil, dan zorg je voor parkeren onder de grond. Zorg in ieder geval dat die mensen hun auto kwijt kunnen in de wijk die je ontwikkelt. Dan hoeven ze niet op de stoep te parkeren.
André dB: Volgens mij hadden wij als groepje het idee: zorg dat bij aanleg van een nieuwe wijk allereerst goed OV aanwezig is. Dat zijn wel dingen die helpen.
Ad: Die boodschap is al meegenomen.
Andere opmerkingen nog?

Mark: Ik lees hier: "De werkgroep is ervan overtuigd dat routes en aanrijtijden van bijv. veiligheidsdiensten regelmatig niet gehaald kunnen worden." Dat komt dus door foutgeparkeerde auto's?
Albèrt: Ja en door overbevolking in wijken. Ik heb in de Rozenstraat gewoond en daar moest de brandweer 5 geparkeerde auto's total loss rijden om bij de brand te komen.
Mark: En die volgende zin: "Noodgrepen als parkeren op de stoep worden wegens structurele ondercapaciteit gedoogd." Is dat de visie of de huidige situatie?
Albèrt: Dat is de huidige situatie. En daarom zeggen we: als je dan gaat herinrichten in de wijken, probeer dan iets meer parkeergelegenheid aan te brengen in zo'n oude wijk. Want ook waar het eigenlijk niet past willen mensen een auto hebben en parkeren.

Mark: Dus ook in bestaande wijken zorgen voor voldoende parkeergelegenheid.
Ad: Ja, als je het aanpast.
Mike: Regulering kan ook een oplossing zijn om bij die 0,85 te komen. We hebben gewoon niet de ruimte in dat soort wijken, het is ook een afweging tussen groen en verharding. Misschien kun je met regulering ook tot 0,85 komen.
Albèrt: Hoe wil je dat reguleren?
Mike: Met parkeervergunningen. Dan kun je zeggen: er is een bepaalde capaciteit, je krijgt 1 vergunning en voor die 2e kom je op een wachtlijst of je moet er extra voor betalen. Dus een sturend beleid als blijkt dat je niet aan die norm kunt voldoen en het aantal parkeerplaatsen te realiseren wat je nodig hebt.
Iemand: Ja maar dan gaat het schuiven door de wijk heen.
Ad: Bij de hulpdiensten kunnen we nog expliciet meegeven dat de aanrijtijd en de bereikbaarheid op sommige plekken gehinderd worden door fout-geparkeerde auto's. En een gevolg daarvan is dat je op een andere manier parkeervoorzieningen moet aanbieden, om te voorkomen dat de brandweer er niet kan komen.
Gerard: Dat staat al in de visie.
Ad: Ja, maar dan nog even aangeven of er specifiek naar wordt gekeken bij de herinrichting.
Huib: Die 0,85 is leuk maar dan gaan mensen in andere wijken parkeren. Alles op loopafstand.
En als we een duurzame gemeente willen zijn, hoe gaan we dan elektrische voertuigen laden?
Ad: Dat is een mooie discussie voor in de gemeenteraad.
Jurjan: Over dat parkeren: onder de grond is er nog heel veel ruimte hoor. Dat kost wel wat, maar dan moeten mensen bereid zijn om voor een parkeerplaats extra te betalen en hebben ze een parkeerplaats bij hun huis.

Ad: Dan komen we terug op de conclusie van het begin, de toelichting van Albèrt op dit stuk, "het gaat van groot naar klein niet in volgtijdelijkheid maar het gaat tegelijk op", en wel vanuit de visie: als blijkt – uit onderzoek – dat dat nodig is, dan die structuur toevoegen (desnoods stapsgewijs). Dat is de boodschap van deze groep.
[Er wordt instemmend geknikt]

André dB: Nog een praktische vraag, een punt van orde. Wat ik vanmiddag gestuurd heb en wat niet gestuurd is, dat is het punt van de Fietsersbond en daar sta ik ook achter. Voor een deel kan ik de mening van Albèrt onderschrijven maar niet voor 100%. Ik ga dus niet mee in de unanimiteit. Hoe gaan we daarmee om?
Ad: Vraag is wat de consequentie daarvan is. Je kunt je neerleggen bij de unanimiteit en andere kanalen, zoals inspreken, gebruiken; of je zegt: dit is het gevolg van wat je gedaan hebt. Kun je hier in meegaan, in je eigen groepje heb je opmerkingen gemaakt en jullie waren in je eigen groep unaniem. En die groep wijkt nu niet af van dit autoverhaal.
Monique: Met de uitleg van Albèrt moet jij misschien terug naar de Fietsersbond en uitleggen wat er precies bedoeld is. Want uit het verhaal van de Fietsersbond blijkt dat we het niet allemaal goed begrepen hebben.
André dB: Een deel van het document kan doorgestreept worden. Maar over een paar andere punten zijn we het niet met elkaar eens.
Ad: Volgens mij is de derde alinea het meest harde wat erin staat: "Om juist te voorkomen dat er straks een netwerk van snel- en rondwegen wordt aangelegd dat daarna een barrière vormt voor aan aantrekkelijke fietsinfrastructuur" etc. etc. en dan "tijdig nadenken en keuze maken voorkomt extra kosten in de toekomst". Volgens mij is deze passage achterhaald door de toelichting die Albèrt gaf.
Mike: André, waar zit jouw bezwaar dan nog?
Allerlei mensen door elkaar: Maar dat stuk kennen we officieel toch niet?
Ad: Zoek het even in de pauze met elkaar uit, dan kunnen we even koffie halen.

PAUZE, van 22.00 tot 22.10 uur.

Iemand: Maar die brief was toch uiteindelijk "niet verzonden"?
Ad: We pakken het weer op, bij de vraag van André.
Ik hoorde protest tegen de procedure, en de vraag van André staat open: hoe ga ik daarmee om.
Albèrt: Wat is het punt waar je dan tegenaan loopt, waar kun je je niet mee verenigen?
André dB: Van de 4 punten die ik heb genoemd zijn er 2 vervallen, dan zijn er nog 2 over. Over het parkeren, en over het aanleggen van randwegen in het oosten. Daar ben ik het niet mee eens.
Albèrt: Dan kunnen we notuleren dat namens de Fietsersbond André dB zegt dat hij de randweg in het oosten niet ziet zitten.
Ad: Nee, niet we, er is geen we.

Jurjan: Ik heb er bezwaar tegen dat er hier namens de Fietsersbond wordt gesproken. Want waar is dan bijv. Veilig Verkeer Nederland?
Ad: Dat is precies de reden waarom ik zeg: er is geen we. Iedereen die hier zit, zit op eigen titel, maar soms is dat afgestemd met een bepaalde achterban. We hebben afgesproken: het staat je vrij om je achterban te consulteren, maar je zit hier zelf.
Jaap: Ik ben van mening dat André, als hij daarin verder wil, met zienswijzen naar de gemeente moet gaan.
Ad: Ja, dat is een alternatief. Ik doe nog een poging. We hebben gezegd: welk stuk weg om Woerden heen er ook wordt aangelegd: we hebben gemeten of dat nuttig en noodzakelijk is. En dan zegt deze groep: dan doen we het niet. Is jouw standpunt, André, principieel: in oost geen asfalt? Want dan neem je een minderheidsstandpunt in.
André dB: Dat is mijn standpunt ja.
Mike: Komt die mogelijkheid niet later, als wij een concept hebben geschreven?
Ad: Nee dat kan niet. Dit is de inputavond. Er is hier niet gezegd: er komt een complete rondweg rond Woerden, ook niet oost/zuid/west of wat dan ook. Vind jij principieel dat hij er in oost niet moet komen, dan is dat jouw standpunt.
Albèrt: Met zo'n stelling name zit je niet op strategisch niveau maar op politiek niveau.
Ad: Dat is jouw vertaling.
Albèrt: Ik mag er dan ook wat van vinden, ik kan ook zeggen: het is precies hetzelfde als ik zeg: als die randweg er niet komt ben ik tegen alle fietspaden want dat vertraagt het verkeer. En dat bedoelde ik vanmiddag met mijn antwoord: het is ons met die visie hartstikke goed gelukt dat we vanuit alle standpunten proberen te kijken en daarmee het meest ideale te bereiken. Het meest ideale voor de groep is nooit het meest ideale voor één persoon.
Ad: Het gaat nu over de input.
André dB: Ik wil geen dingen blokkeren.
Ad: Ja maar dat doe je toch niet. Wil je een minderheidsstandpunt innemen; dat is de vraag.
André dB: Ja, ik wil dan een minderheidsstandpunt innemen.

Geluid en luchtkwaliteit

Wim:
Wij hebben met z'n tweeën de doelstellingen bekeken. Conclusie is dat het twee zaken zijn die enorm van invloed zijn. Maar het verandert ook, de hoeveelheid geluid geproduceerd door verkeer is aan veranderingen onderhevig ware het niet dat elektrische auto's binnenkort weer geluid moeten maken want we horen ze niet aankomen.
We hebben teruggegrepen naar de discussie.
Eerst geluid. De doelstelling staat erbij, maar in de Verkeersvisie wordt ook gesproken over wat Woerden dan zelf zou kunnen doen: die 10% minder, de ambitie. Dat hebben we erbij gezet want met het lezen van allerlei stukken kwamen we er steeds meer achter dat die geluidsgrenzen steeds meer worden opgerekt. Als Woerden een omgevingsvergunning afgeeft voor een gebouw zie je vaak dat er anderhalf dB geluidsverhoging/geluidsbelasting in dat gebouw en tegen dat gebouw gelijk in de Omgevingsvergunning gezet wordt. Vraag is dan: waar ga je dan van uit?
We hebben met Geert Verhofstad van de OdrU al een enorme discussie gehad over: wat is dan wettelijk vastgelegd. En dan komt Geert met de mededeling: er is helemaal niets vastgelegd. Waar gaan we dan van uit?
Daar zijn we mee aan het stoeien geweest, wat willen we dan eigenlijk. Wat we wel hebben besloten in die Verkeersvisie: er wordt altijd berekend. Men noemt dat meten, maar het wordt berekend. En we hebben toen ook gezegd: we zouden een keer moeten meten.
Nu zitten er allerlei verschillen in metingen. We hebben dat ook met de OdrU kortgesloten: er wordt op een wegstuk gemeten, en wat meet je dan, daar bij een verkeerslicht, bij wegversmallingen, wat dan ook, hoge gebouwen. We hebben daarom geprobeerd meer strategisch te denken: als je met nieuwe wegen in welke vorm dan aan de gang gaat, maar ook met bestaande wegen: meet dan gewoon het geluid wat er op de bebouwing wordt losgelaten, bij welke verkeersintensiteiten. En die geluidsnorm o.a. bepaalt wat je met die weg zou moeten doen. Als het kan, kan het; kan het niet, dan moet je wat aan het gebouw doen.
Dus het geluid is een van de laatste doelstellingen in de Verkeersvisie, maar we hebben er allemaal last van. En het is ook arbitrair: wat de een heel veel lawaai vindt vindt de ander heel weinig lawaai. Dus het is moeilijk om te bepalen welke strategie het college zou moeten voeren om het geluid in te bedden in de plannen om te zeggen: "dat kunnen we wel doen en dat niet". Er moet gewoon gemeten worden. En dan is er een aantal parameters die je kunt hanteren, maar het is een kwestie van meten, en niet berekenen.
Ruurd: Daar wil ik nog aan toevoegen dat we ook gezegd hebben: als je nieuwe gebouwen plaatst, dan hebben die een bepaalde geluiddempende bouwstijl. Maar het verkeer is toegenomen en we

hebben ook te maken met oude gebouwen. En daar wordt dan geen rekening mee gehouden. Het kan dus heel goed zijn dat er in bepaalde gebieden in Woerden categorisch veel te veel geluid in huis is, ook al is het geluid op de weg maar 60 dB: omdat die demping niet is meegenomen. Omdat voor die weg destijds een bouwvergunning is afgegeven, niet op basis van wat er *nu* aan geluidsintensiteit is maar op basis van wat er *toen* aan geluidsintensiteit was. Het gaat om gezondheid. Je moet dus beide parameters meenemen en kijken of het nog klopt. En zo niet, dan doe je of iets aan de gevel, of je doet iets aan de intensiteit van het verkeer.
Ad: En geldt hetzelfde voor luchtkwaliteit?
Wim: Ja maar daar is het ook een kwestie van: er worden modellen gebruikt voor het bepalen van die luchtkwaliteit. Ons wagenpark is aan verandering onderhevig dus het wordt hopelijk minder. Maar de komende 10, 20 jaar nog niet, want ons wagenpark zal niet *en masse* vervangen worden. Daar is ook geen geld voor. Dus de komende 10 tot 20 jaar zal de verbetering van de luchtkwaliteit heel moeilijk te realiseren zijn. We hebben wel gezegd: er worden fijndeeltjes gemeten, en die vinden we eigenlijk wel her en der terug. Het is een kwestie van meten.
Maar dat betekent wel dat zoals de gemeente nu opdracht geeft om dit soort dingen te bepalen, in dit geval aan de OdrU: Waar gaat men van uit? De OdrU: wij kijken voor beiden naar de situatie van nu, en dan naar 2030. Maar er staan natuurlijk legio huizen die in de vorige eeuw gebouwd zijn en die voldoen niet aan de kwaliteit van waar men nu naar kijkt; en de verkeersbelasting van nu is ook heel anders dan van een eeuw geleden.
Het zijn onze twee laatste argumenten maar wel onze belangrijkste.

Gerard: Over dat meten: ik weet niet hoe het nu gemeten wordt als men besluit om een randweg aan te leggen, of men het geluid in de polder opmeet of uitgaat van een bestaande situatie met een bestaande verkeersintensiteit. Hoe ga je die bestaande verkeersintensiteit extrapoleren naar een nieuwe situatie? Via berekeningen, via aannames?
Mike: Nieuwe situaties kun je niet meten. Je werkt met ervaringscijfers.
Gerard: Neem de Burgemeester van Zwietenweg. Was daar een protocol voor?
Mike: Dat is berekend maar het valt weg tegen de A12.
Wim: Voor elke weg wordt een meting dan wel een berekening gedaan. Maar dat is een slecht voorbeeld vanwege de A12, die verstoort.
Mike: De Burgemeester van Zwietenweg ligt namelijk binnen de geluidscontour van de A12.
Ad: Dat voorbeeld werkt dus niet. Maar jouw vraag blijft staan.
Mike: Dat wordt bepaald ja, wat de geluidsuitstraling is van de nieuwe weg t.o.v. de bestaande weg.
Gerard: Dus de verwachte verkeersintensiteit t.o.v. ergens een reële situatie.
Ad: Maar als er ergens een verkeerskundige verandering plaatsvindt die nog niet gerealiseerd is kun je niet meten, dan moet je het berekenen. Maar jullie zeggen dus: als die verkeerskundige verandering heeft plaatsgevonden, moet je het gaan meten. Klopt dat?
Wim: Nee, het gaat erom: wat de OdrU doet is: ik bekijk de situatie van nu. Maar je bekijkt dan bebouwing die er al 10/20 jaar staat. De belasting op de bebouwing is al hoger dan nu t.o.v. toen het werd neergezet en toen er een omgevingsvergunning werd verleend. Je startpunt ligt dus niet op 100% maar door vermeerdering van het verkeer op 150%. En dan ga je zeggen, oké, als we naar 2030 gaan, dan gebeurt dat. En dan zit je dus eigenlijk op 170%.
Ad: Dus de huidige situatie moet je niet alleen maar berekenen maar je moet het meten.
Mike: Je kan het alleen meten om je model te staven. Je kan wel meten maar dat zegt niet zoveel.
Albèrt: Ik denk dat we langs elkaar heen praten. Wat Wim bedoelt: of het effect van een bestaande weg door een bepaalde wijk, en dan gaan we die weg aanpassen, of om die wijk heen, en wat voor effect heeft dat op de wijk; en dat kun je wél meten.
André dB: Nee het is net andersom: de huidige situatie kun je meten, en de verandering niet.
Wim: Je gaat vandaag meten, maar dat huis staat er al 20 jaar, dus de geluidsbelasting van dat huis is geënt op de kennis en hoeveelheid verkeer van 20 jaar geleden.
Albèrt: Maar wat je nu meet is nog steeds wat je meet. En de waarde die je meet in het huis, valt er dan binnen of valt erbuiten.
Ruurd: Nee, er wordt nu buiten gemeten, maar het gaat om het geluidsniveau binnen de woning. Binnen kan je niet meten, maar er kan wel gekeken worden naar welke bouwvergunning destijds zijn afgegeven. Als dat bijvoorbeeld voor 60 dB was en we meten 80 dB, dan weet je dat de mensen in dat huis categorisch 20 dB teveel krijgen. Je normaliseert dus welke wegen op dit moment al een probleem zijn. Want daar gaat het om: een nulmeting van nu. Anders ga je met modellen van nu werken. En dan kun je er nog veel meer doorheen gooien want die modellen zeggen dat het kan.
Mike: Volgens mij staat in die visie dat we het aantal geluidsgehinderden gaan berekenen i.p.v. de modellen, dat we gaan kijken waar de rode vlekken zitten en dat we daar gaan meten hoe groot het effect daadwerkelijk is. En vervolgens gaan we een onafhankelijk bureau opdracht geven: wat is een As Low As Reasonable Achievement (ALARA), een acceptabele norm om aan te kunnen gaan

toetsen. En dan kunnen we kijken: welke huizen vallen er onder, welke niet, en waar moeten we maatregelen op treffen. Dat gaat ook over bestaande situaties.
Wim: Dat ALARA-verhaal hebben we met zijn allen besloten, het geeft je ambitie weer om het zo laag mogelijk te doen; maar als je het niet haalt staat er geen enkele stok achter de deur om te zegen dat het lager moet zijn, want we gaan de geluidsnormen van het verkeer op de woning verhogen op een dusdanige manier dat we er iets aan moeten gaan doen.
Mike: Wat hier staat is niet in lijn met de visie. Er staat: minimaal 10% onder de norm. We hebben het uitgebreid gehad over vermindering van 10% en geconcludeerd dat dat nergens op slaat want het is niet een gelijkmatige schaal, 10% is echt heel veel, en je mag al blij zijn als het met 40% verkeersgroei gelijk blijft. Daar moet je er al flink in investeren.
Wim: Dat klopt maar wij zeggen ook niet die 10%, maar wij zeggen: dit is een ambitie die we toen wel hebben geuit maar we hebben hem er niet in gezet omdat we naar het ALARA-verhaal zijn gegaan. Maar in de discussie is het wel genoemd.
Ad: Ja, dat is het verwarrende. In dit stukje in kleine letters geven jullie de discussie van destijds weer en pas later begint de strategie. Dan zijn we het eens. Dan vervalt wat Mike zegt.
Wim: Ja dat klopt.
Mike: Maar er staat hier wel “geluidsniveau van totale bebouwde kom willen we meten”. Maar volgens mij zouden we meten op punten waar het kritiek is en niet in heel Woerden.
Wim: We meten hoeveel verkeer er door Woerden heen gaat, dat zit in de modellen, dat kun je eruit halen. Je zou dat in principe ook voor geluid moeten doen, om te bepalen hoe het zit met het welzijn van de bevolking en de toegenomen verkeersdruk.
Ad: Dus je bedoelt: je haalt uit de modellen waar het fout gaat, en daar ga je het meten.
Wim: Nee, het is berekenen. Niet meten. Alles wordt berekend. Er is soms wel gemeten, en dat was ook waar Kees Weerelts toen mee kwam: bij de Kwakelbrug is gemeten met microfoons in opdracht van de gemeente en daar kwamen heel afwijkende gegevens uit t.o.v. berekenen. Denk ook aan wat er gebeurd is rond Lelystad Airport. Er klopte niets van die berekeningen.
Tot nu toe wordt er overal berekend, en niet gemeten. Woerden-west wordt niet gemeten maar alleen berekend.
Mike: In de Verkeersvisie staat “we gaan aantallen geluidgehinderden bepalen”, er staat nergens dat een reconstructie aanleiding is om te gaan meten. Hier zit een bepaalde volgordelijkheid in, die moeten we aanhouden en er prioriteit aan geven, dat moeten we heel snel gaan doen. Er staat: óf klachten kunnen aanleiding zijn om te gaan meten, óf berekeningen.
Albèrt: Als je een strategie wilt bepalen, en de werkgroep zegt: er is een groot verschil tussen wat er berekend en wat er gemeten wordt, dan zou je in die strategie kunnen zeggen dat op te verwachten knelpunten we als strategie kiezen dat we een werkelijke meting doen. Mike zegt: je moet dat nuanceren, maar we hebben dat in alle stukken toch genuanceerd?
Ruurd: We zeggen niet hoe er gemeten moet worden maar dát er gemeten moet worden. En dan laat ik het aan de statistici over welke steekproeven zij relevant vinden om daar te gaan meten en ik hoop dat dat serieus genomen wordt. Wij zeggen: laten we nou alsjeblieft van die meting uitgaan, en het rekenmodel daarop aanpassen. En dat je dan extrapoleert, prima. Maar als je nu zegt: we gaan eerst het rekenmodel pakken en dan kijken of er gemeten moet worden, dan schiet je je doel voorbij.
André dB: Is er een geluidscontourenkaart?
Ruurd: Ja maar die is berekend.
André dB: Dan kun je daar kijken wat rood is, en ook wat oranje is, dan zijn dat de knelpunten waar je moet gaan meten.
Wim: Maar mensen die aan dat soort wegen wonen ervaren het anders dan de berekeningen.
Ad: Maar het gaat erom wat zijn de criteria op grond waarvan je kiest dat je ergens gaat meten. Ik hoor stemmen: alleen maar berekeningen als aanleiding om te gaan meten is te weinig. Wat moet er dan aanleiding zijn om te gaan meten? Want je kunt inderdaad niet in heel Woerden gaan meten.
Jaap: Ik had ook het idee dat jullie zeggen: er moet gemeten worden want daarmee kan het model worden gecorrigeerd.
Ja dat klopt.
Ruurd: Bij de rode punten moet je beginnen met meten. En dan blijkt misschien dat ze nog roder worden, dat heel Woerden rood is. Ik begrijp wel dat we dat morgen niet kunnen oplossen, maar dan kom ik terug op dat integrale verhaal van Albèrt: we moeten kijken hoe we dat gaan aanpassen. En dat geldt dan evenzo voor die luchtkwaliteit.
Jurjan: Maar Als je dat model wilt gaan aanpassen, hoe verhoudt zich dat dan tot de wet op de geluidshinder? Want daar is toch in beschreven hoe je meet? Kun je dan zomaar een ander model maken?
Ruurd: Er worden vergunningen afgegeven op een geluidsniveau van een bepaald tijdstip in het verleden, en dat groeit niet mee met het model dat gehanteerd wordt. Men gaat niet mee met de

situatie, en de oudere situatie is daar de dupe van. We hebben niet aangegeven dat er op elke hoek van de straat een microfoon moet komen.
Wim: Ja, we hebben het strategisch bekeken. Alleen gezegd: meet her en der, en dan heb je de gegevens.
Mike: En dan kun je kijken of het strookt met het model.
Ja.
Mike: Dat is wat anders dan wat hier staat.
Ad: Weet je dan waar of volgens welke methode je gaat meten?
Wim: Dat is uitvoering.
Ad: Dat kun je meegeven.
André dB: Je kunt toch uitgaan van die contourenkaart?
Wim: Die is waarschijnlijk gebaseerd op verkeerde gegevens.
Ad: Als dan de boodschap is dat – na zoveel mogelijk criteria van kennis – mogelijk de meting noodzakelijk is omdat de berekening inadequaat is: is dat de boodschap die we mee willen geven. Contouren, klachten, meldingen kunnen dan de criteria zijn. Maar je hangt dan niet de hele stad vol met microfoons.
Monique: "Op de locaties waar geluidsgehinderden zijn worden metingen uitgevoerd."
André D: Bij ons waren er klachten over geluid van de Oudelandseweg. Er is vervolgens discussie geweest over geen trillingvrij asfalt op een binnenweg. Maar dat kan dus aanleiding zijn om te gaan meten.
Ad: Er zijn dus meerdere bronnen die aanleiding kunnen zijn voor een meting.
Ruurd: En we zien graag dat dat teruggerelateerd wordt naar de bouwvergunningen die afgegeven zijn. Want dat komt niet inde Verkeersvisie terug. Hoe dat moet laat ik graag aan de heren geleerden over.
Jaap: Maar we moeten ook politiek denken want politici moeten rekening houden met cijfers die gemeten worden aan de buitenkant van de woning. Daar kunnen wij niet op variëren want daar kunnen zij niets mee. Wij kunnen wel vinden dat het anders moet maar de politiek kan nooit een besluit nemen over geluidsnormen binnen een huis.
Ruurd: Dat is niet waar, er zijn wettelijke normen voor geluid binnen het huis. Als die overtreden worden heeft dat invloed op de gezondheid van de bevolking. Dan kan de politiek dat aan zijn laars lappen, maar je moet het wel neerzetten als iets waar zij verantwoordelijk voor zijn.
Wim: Elke omgevingsvergunning of bouwvergunning, wordt afgegeven met een bepaalde geluidsbelasting voor in en buiten de gevel.
Ad: De boodschap is helder.
Wim: We hebben een aantal storingsfactoren opgegeven maar dat is een kwestie van uitzoeken.
André D: En denk ook aan de geluidshinder die van de trein vandaan komt.

André dB: Twee tekstuele opmerkingen. Er wordt gesproken over oplossingsmodellen, en: voldoen aan Parijse normen.
Wim: Ja, dat is het milieuakkoord over het terugdringen van. Dat kan ook een van de argumenten zijn voor bepaalde besluiten.
André dB: CO_2 komt niet terug in de luchtkwaliteit. Dat is mondiaal. Die staan niet in de Parijse akkoorden.
Ad: De gemeentes krijgen via de VNG de vraag om te voldoen aan de eisen qua uitstoot.

Overkoepelende keuzes en prioriteiten
Zijn er punten overgebleven?

André D: Het kaartmateriaal s.v.p. actualiseren want er staan onjuistheden in.
Wim: Bijv. dat de kruising Hollandbaan/Waardsebaan is gelegen bij de Gamma.
Ad: Dat is ook als boodschap in het slot van de Verkeersvisie opgenomen: actuele data zijn nodig.

Albèrt: Ik pleit er nog eens voor: teken eerst grote plaatje richting 2030. Van grote projecten naar kleine terug gaan.

Het stuk gaat eerst naar het college. Na het college komt er een conceptversie richting participatiegroep. Daarom zit er nog een ronde achter. De levert dan commentaar en op grond daarvan beslist het college wat de definitieve versie is.

Sluiting, 23.00 uur.

Bijlagen: Voorbeeld hoofdstukindeling, Overzicht leden huiswerkgroepen, Actielijst

Voorbeeld hoofdstukindeling
1. Nader onderzoek en inventarisatie
2. Koppelen met Meerjarig Verkeersmaatregelenplan MVP
3. Randvoorwaardelijk ander beleid
4. Acties voortvloeiend uit coalitieakkoord
5. Volgtijdelijkheid en planning (2e helft 2019, 2020, 2021/22 (einde bestuursperiode), 2023-2027
6. Globale kostenramingen (wordt ambtelijk ingevuld).

Verdeling missiedoelstellingen in werkgroepen

Missiedoelstelling	Groepsleden	Trekker
1) Hulpdiensten	René, Huib	René
2) Voetgangers, en **3) Fietsers**	Fred, Magda, Annet, Monique, Arina, Ton, André de B en Léander	Monique
4) Landbouwverkeer	Dick, Rinus	Dick
5) OV	Gerard H. (Haakt ook aan bij Voetgangers en Fietsers)	Gerard H
6) Autoverkeer in het centrum **7) Autoverkeer in de gemeente** **8) Autoverkeer langs de gemeente** **9) Parkeren**	Albèrt, Pascal, Jaap, Inger, André D, Theo, Erik, Johan S	Albèrt
10) Geluid **11) Luchtkwaliteit**	Wim en Ruurd	Wim

Doorlopende actielijst Participatiegroep Strategienota Verkeersvisie Woerden

Datum	Nr./Actie	Door
16.01.19	1. De groei van Woerden meenemen	Mike
16.01.19	2. Arjan stuurt notitie met uitgangspunten uitbreiding woningen binnen twee weken naar de participatiegroep	Arjan
16.01.19	3. Kaart met ontwikkeltrajecten aan de participatiegroep sturen	Mike
16.01.19	4. Nakijken wie in de vorige ronde lid waren van de werkgroep Landbouwverkeer	Mike
16.01.19	5. Leden Platform Kamerik uitnodigen voor Werkgroep Landbouwverkeer	Dick
16.01.19	6. Huiswerk s.v.p. aanleveren PER visiedoelstelling	ALLEN
16.01.19	7. Nagaan of er mogelijkheden zijn om een plek in de cloud te creëren (via gemeentelijke website) voor de werkgroep	Anke
16.01.19	8. Nagaan voor welke beleidsdocumenten een leeswijzer of samenvatting te creëren valt	Ad en Mike
30.01.19	9. Léander en Johan voorzien van alle benodigde stukken + presentatie zij-instromersbijeenkomst	Mike *Is gebeurd.*
30.01.19	10. Handout presentaties eerste twee bijeenkomsten naar leden sturen	Mike *Is gebeurd.*
30.01.19	11. Op de website van de gemeente checken hoe Verkeersvisie 2030 te vinden is, doorlinken checken etc.	Anke en Mike
30.01.19	12. Wegcategoriseringsplan: verzoek om routes hulpdiensten hieraan toe te voegen, + betekenis afkortingen en kleuren	Mike
30.01.19	13. Groslijst Verkeersvisie 2030 nog eens naar participatiegroep sturen	Mike *Is gebeurd.*
30.01.19	14. E-mail adressen verspreiden	Mike *Is gebeurd.*
20.02.19	15. Input van inputbijeenkomst verwerken	Mike

Participatiegroep Strategienota Verkeer
Verslag 20 maart 2019 - Reactiebijeenkomst concept

Verslag van de bijeenkomst met de Participatiegroep Strategienota Verkeer, d.d. 20 maart 2019, vergadercentrum van de gemeente Woerden, 20.00 tot 22.00 uur

Aanwezig: *op volgorde van plaats:*
Huib van Loo (VVN Harmelen)
Ton Kromwijk (dorpsplatform Rijnoevers)
René Vergouwen (VRU)
André de Boer (SPCO Groene Hart en Fietsersbond)
Monique Pool (inwoner Waterrijk)
Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder)
Fred van der Worp (dorpsplatform Rijnoevers)
Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt),
Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen)
Ruurd Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk)
Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.)
Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld)
Albèrt de Goeij (bestuurslid OKW)
Pascal Vonk (inwoner Zegveld, ervaringsdeskundige verkeersmodellen)
Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland)
Johan Splinter (inwoner Zegveld)
Dick Verschoor (Kamerik)
André Dierick (inwoner De Meander, vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier)
Léander Petit (Wijkplatform Molenvliet)

Gemeente Woerden: Mike Bouwman en Mark van Baaren (beleidsadviseurs Verkeer),
Anke van Ansenwoude (Communicatie)
Onafhankelijk gespreksleider/projectmanager: Ad de Regt.

Afwezig: *Geen zonder afmelding*
Afmeldingen van: Arina Kastelein (Kamerik), Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier), Erik Franssen (Zegveld)

Verslag: Marja van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: woensdagavond 3 april 2019, laatste bijeenkomst
---

N.B.: Bijgaand een apart document met de opmerkingen n.a.v. de tekst van de concept Strategienota, + suggesties voor de oplegnotitie.

1. Welkom
Ad opent de bijeenkomst, heet allen welkom en geeft de berichten van verhindering door.
De concept Strategienota ligt vanavond voor.
Ook wordt er nog een mail van Fred op zijn verzoek aan de orde gesteld.
André D heeft een mail gestuurd n.a.v. het verslag; deze wordt nu voor kennisgeving aangenomen, met dank voor de uitgebreide informatie. Afgesproken wordt dat André deze punten waar hij dat nodig vindt door hem ingebracht bij de agendapunten.
Agenda vanavond: 1. Welkom / 2. Verslag / 3. Proces vanaf input tot conceptnota /
4. Proces Startnotitie Westelijke ontsluiting Woerden in relatie tot Verkeersvisie, mail Fred /
5. Reacties opzet Strategienota / 6. Procedure vervolg / 7. Sluiting.

2. Verslag 20 februari 2019
De input van de bijeenkomst van 20 februari is zeer gedetailleerd in het verslag weergegeven en heeft als basis gediend voor het opstellen van de concept Strategienota.
Het verslag wordt goedgekeurd en vastgesteld met twee opmerkingen:
– Pag. 21. Gesprek over geluid. Opmerking Ruurd m.b.t. het normaliseren: dat ging met name om het geluidsniveau *binnen*, dus in de woning. Je kunt niet binnen meten maar vaak is er meer geluidsoverlast in oudere woningen. Dan is het zaak de bouwplannen te bestuderen, en daaruit conclusies te trekken over het geluid *in* de woning.
– Pag. 6, r. 26, "Er is alweer eerder sprake geweest, voor de duidelijkheid, van uitwijkhavens", moet zijn: "Er is al eerder sprake geweest over de duidelijkheid / zichtbaarheid van passeerhavens."

3. Proces vanaf input tot conceptnota
De strekking van de bespreking van 20 februari is ambtelijk met verkeerswethouder Arjan Noorthoek doorgenomen. Hij constateerde een stevige stellingname op een aantal punten en stelde voor het met het college te bespreken. Vervolgens zijn de hoofdlijnen van de input ook doorgenomen in het college. Dat was een vruchtbare bespreking. Het college vond dat er veel logica zat in de redeneringen van de participatiegroep en gaf groen licht om de notitie te maken zoals hij er nu ligt. De concept notitie is vervolgens gemaakt en met de wethouder doorgenomen. De wethouders is dus op de hoogte van de concept- strategienota behalve van het laatste hoofdstuk, over de planning.

4. Proces startnotitie Westelijke ontsluiting in relatie tot Verkeersvisie; n.a.v. mail Fred
Als bijlage heeft Fred meegestuurd: Startnotitie westelijke ontsluiting, en raadsvoorstel projectopdracht westelijke ontsluiting.
In zijn mail geeft Fred aan teleurgesteld te zijn over de coalitieplannen, want die gaan tegen de adviezen in (keuze uit twee varianten voor een brug aan de oostkant van de waterzuivering in plaats van aan de door de verkeersgroep geadviseerde westkant) en er is niet gehandeld conform het proces dat in de Verkeersvisie is vastgelegd. Bovendien suggereert het raadsvoorstel dat de beide mogelijke opties tot stand zijn gekomen vanuit participatie.
In het gesprek dat hierop volgt wordt duidelijk dat dat laatste een misverstand is, want in het raadsvoorstel wordt gedoeld op participatie die nog moet *komen*, juist rond dit onderwerp. Daar wordt namelijk een apart en geheel ander participatieproces voor opgestart.
Wat betreft de positionering van de brug wordt onder andere besproken dat het proces van totstandkoming Verkeersvisie en het proces onderzoek naar de Westelijke Randweg deels parallel liepen en daarom de Verkeersvisie toen nog niet van kracht kon zijn op dat project. Na een uitgebreide discussie wordt besloten om in de oplegnotitie aandacht te vragen voor het meenemen van een brugvariant ten westen van de waterzuiveringsinstallatie, ook al gaat de groep strikt genomen niet over dit project en is de groep evenmin de 'bewaker'van de uitvoering van de Verkeersvisie. *[Zie bijlage]* **Actie Mike/Ad**

5. Reacties opzet Strategienota
In de bijlage een overzicht van de wijzigingen + de suggesties voor de oplegnotitie.

Overige vragen, met de bijbehorende antwoorden:

Par. 3, Voetgangers

Opmerking over pag. 4, r. 13. Trottoirs moeten minimaal 1.80m zijn: Een rolstoel is 90 cm breed, dus kun je bij het passeren dus nauwelijks je handen erbij hebben.
Antwoord: Dat klopt, daarom staat er "minimaal".

Toelichting n.a.v. par. 3, Voetgangers, pag. 4, r. 39: Het HIOR, Handboek Inrichting Openbare Ruimte, wordt nu binnen de gemeente opgesteld.

Par. 4, Fietsers

Opmerking: Er staat bij scholen iets over meer stimuleren dat mensen op de fiets komen maar de werkgroep had ook nog een opmerking gemaakt over een stopverbod, i.v.m. spitstijden. Plus de aanbeveling om niet met de auto naar school te komen.
Antwoord: Er komt een beleidskader over de omgeving rond scholen, en maatregelen die daarvoor getroffen gaan worden. Daar wordt dit in meegenomen.
W.b. het stimuleren dat mensen op de fiets gaan: dat gebeurt via de infrastructuur, dus door fietspaden goed in te richten.

Opmerking: Er wordt m.b.t. het stallen van fietsen geen rekening gehouden met de kratten die veel mensen tegenwoordig voorop de fiets hebben.
Antwoord René: Er worden nu overal andere beugels geplaatst.
Antwoord Mark: Voldoende ruimte: wordt meegenomen.

Opmerking: Bij het ontbreken van beugels kun je je fiets niet met een ketting vastzetten. En ook in Woerden is dat tegenwoordig wel nodig.

Opmerking: De aanbevelingen van de werkgroep om te zorgen dat de fietspaden en fietsstroken voldoen aan CROW-normen zijn niet in dit concept overgenomen.
Antwoord: Dat is regelgeving waar je sowieso aan moet voldoen. Het is niet nodig die regels allemaal apart te benoemen.

Par. 5, OV

Opmerking: Er wordt weinig gezegd over bushokjes e.d.
Antwoord: Dat heeft te maken met de ontwikkeling nu naar flexibel OV. Het huidige OV is niet meer altijd levensvatbaar. Wordt wellicht gekoppeld met doelgroepenvervoer, = regiotaxi. In Rijssenholt hebben ze dat al gedaan, daar kun je met het flexibel OV van elke straathoek naar elke straathoek. Omdat de aantallen daar zo laag zijn is een haltevoorziening niet reëel.
(Zie pag. 8, r. 10, over nader onderzoek naar mogelijke verbinding tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.)

Opmerking: op pag. 8, r. 8, 3e bullit staat dat momenteel een stedenbouwkundige visie wordt opgesteld voor de stationsomgeving en dat afhankelijk van die visie vervolgacties worden gepland. Wat wordt daarmee bedoeld?
Antwoord: Daar wordt de Poort van Woerden mee bedoeld. Dat is dus al opgestart en daar is het onderdeel van. Eerst worden alle verkeersstromen in beeld gebracht en vervolgens wordt er een stedenbouwkundige visie gemaakt, met name voor het stationsgebied en de v/m FNV-kavel. Dat wordt gekoppeld met de woningbouw daar, en de woningbouw in Snellerpoort en Middelland. Het hele stationsgebied wordt in die stedenbouwkundige visie meegenomen.

Par. 6, Auto

Opmerking n.a.v. pag. 8, onderaan, “Daarom wordt eerst onderzocht of het huidige wegennet voldoende toekomstbestendig is om de te verwachten groei van de stad etc. etc. op te kunnen vangen”: Dat wordt niet aangemerkt als strategie. Graag onderstrepen als strategie. En datzelfde geldt voor parkeren.
Antwoord: Zie pag. 9 r. 11. En in de samenvatting komt het ook terug: 4e punt, pag. 10, r. 20.

Opmerking: Op sommige plekken moet niet alleen tussen 07.00 en 09.00 uur + tussen 17.00 en 19.00 uur gemeten worden. Bij de rotonde Tournoysveld moet ook om 14.30 uur gemeten worden want dan stroomt het Kalsbeek College leeg en dat geeft veel verkeersoverlast.
Antwoord: We maken hier gebruik van een andere type modellen, juist om dat probleem te voorkomen. Wordt dus meegenomen.

Opmerking: Optie van parkeren onder Exercitieveld is niet in dit concept opgenomen.
Antwoord: Dat klopt want dat is een (uitvoerings)maatregel.

Par. 9, Landbouwverkeer

Opmerking: Op pag. 13 r. 14 wordt gesproken over een stappenplan dat wordt opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte. Is dit een verwijzing naar r. 36, waar gesproken wordt over een stappenplan dat wordt toegepast?
Antwoord: Met het stappenplan is bedoeld dat we willen zorgen voor volgordelijkheid: eerst onderzoeken of er mogelijk alternatieve routes zijn voor die fietsroute, daarna kijken wat de mogelijkheden zijn van aanliggende fietspaden/fietsstroken etc. Wat bovenaan in de tekst staat is dus onderin nader verwoord.

Opmerking: Is het een suggestie om aan het eind van het document aan te geven welke visies momenteel worden opgesteld (zoals bijv. de Omgevingsvisie)?
Antwoord: Deze Strategienota is niet bedoeld als naslagwerk.

Par. 10, Geluid

Opmerking: Pag. 14 r. 35, "Het is erg complex en duur om geluid goed te meten" dit is niet relevant voor de strategie. Hoe de strategie uitgevoerd wordt en wat het kost, daar gaan we niet over.

Opmerking: Bij het maken van een model of kaart moet worden uitgegaan van de waarden die er nu zijn. Daarom moet er gemeten worden in plaats van berekend. De geluidsbelasting van huidige en nieuwe wegen op de gevels, de mate van isolatie die conform de bouwvergunning al dan niet is aangebracht en daaraan gekoppeld de geluidswaarden in de woningen geven een juist beeld van de geluidsbelasting op mens en dier.

Opmerking: Pag. 15, r. 20, "Bij het kiezen van maatregelen wordt dus altijd een integrale afweging gemaakt over de gevolgen voor andere doelstellingen van de Verkeersvisie": complimenten. Goede toevoeging.

Opmerking n.a.v. r. 31, "Indien geluidklachten .... wordt een lobby gestart om dit zoveel mogelijk terug te dringen": Er is toch een wettelijke norm voor geluidsoverlast in Nederland? Dan hoef je toch geen lobby te starten? (Zelfde opmerking over luchtkwaliteit, par. 11.)
Antwoord: Als het niet wordt gecontroleerd kan de gemeente die discussie aanzwengelen. De gemeente kan vragen om handhaving; andere overheden zijn dan verplicht dat uit te voeren.

Par. 11, Luchtkwaliteit
De opmerkingen die over geluid zijn gemaakt zijn ook van toepassing op paragraaf 11, luchtkwaliteit.

Par. 12, Planning acties

Toelichting: Het lijkt alsof je hier alleen maar onderzoeken gepland ziet maar dat is uitvoering. Tweede helft 2019 vindt een grote hoeveelheid voorbereidingen plaats, waarbij ook een aantal kleine zaken in uitvoering wordt genomen. Concrete uitvoeringsmaatregelen komen in het MeerjarenVerkeersPlan. Daarnaast werkt de gemeente met een MeerjarenOnderhoudsPlan, het MOP. Waar mogelijk wordt de Verkeersvisie meegenomen in het MOP.
Het MVP zal meer dynamisch zijn, zal regelmatig bijgesteld worden. Deze Strategienota kun je beschouwen als een brug die wij geslagen hebben naar het MVP.

Vraag: Waar komen de bedragen vandaan, zijn dat kosten voor externen of ook ambtelijke uren? Het zou ook wel indicatief zijn om iets te horen over kosten ambtelijke inzet.
Antwoord: De bedragen betreffen kosten voor externen.

7. Procedure vervolg
De vanavond gemaakte opmerkingen zullen op zeer korte termijn aan de participatiegroep worden voorgelegd ter accordering, waarna de nota naar het college kan.
Voor een aantal punten komt er een oplegnotitie. In die oplegnotitie wordt aangegeven op welke punten de visie van de participatiegroep afwijkt van die van het college.
De volgende vergadering staat gepland voor 3 april. Op 2 april vergadert het college, het college stelt de strategienota vast, en na die vergadering kan de oplegnotitie gemaakt worden.
Behandeling in de raad: waarschijnlijk eind mei / begin juni.

In de vergadering van 3 april wordt de definitieve versie van de strategienota vastgesteld en de reacties voor de oplegnotitie.

8. Rondvraag

André D vraagt of de cloud al geregeld is, om alle documenten in op te slaan. De documenten zijn op de gemeentelijke website namelijk nauwelijks terug te vinden.
Het blijkt dat er intern al meermalen naar gevraagd is maar dat het nog niet is gelukt.

Albèrt vraagt hoe de andere varianten voor de brugpositie nu worden doorgegeven aan het college.
Het antwoord luidt dat dat wordt meegenomen in de oplegnotitie met reacties van de participatiegroep.
[Zie bijlage]

Sluiting, 22.05 uur.

Bijlage: Verdeling in werkgroepen en actielijst

Doorlopende actielijst Participatiegroep Strategienota Verkeersvisie Woerden

Datum	Nr./Actie	Door
16.01.19	1. De groei van Woerden meenemen	Mike
16.01.19	2. Arjan stuurt notitie met uitgangspunten uitbreiding woningen binnen twee weken naar de participatiegroep	Arjan
16.01.19	3. Kaart met ontwikkeltrajecten aan de participatiegroep sturen	Mike
16.01.19	4. Nakijken wie in de vorige ronde lid waren van de werkgroep Landbouwverkeer	Mike
16.01.19	5. Leden Platform Kamerik uitnodigen voor Werkgroep Landbouwverkeer	Dick
16.01.19	6. Huiswerk s.v.p. aanleveren PER visiedoelstelling	ALLEN
16.01.19	7. Nagaan of er mogelijkheden zijn om een plek in de cloud te creëren (via gemeentelijke website) voor de werkgroep	Anke
16.01.19	8. Nagaan voor welke beleidsdocumenten een leeswijzer of samenvatting te creëren valt	Ad en Mike
30.01.19	9. Léander en Johan voorzien van alle benodigde stukken + presentatie zij-instromersbijeenkomst	Mike *Is gebeurd.*
30.01.19	10. Handout presentaties eerste twee bijeenkomsten naar leden sturen	Mike *Is gebeurd.*
30.01.19	11. Op de website van de gemeente checken hoe Verkeersvisie 2030 te vinden is, doorlinken checken etc.	Anke en Mike
30.01.19	12. Wegcategoriseringsplan: verzoek om routes hulpdiensten hieraan toe te voegen, + betekenis afkortingen en kleuren	Mike
30.01.19	13. Groslijst Verkeersvisie 2030 nog eens naar participatiegroep sturen	Mike *Is gebeurd.*
30.01.19	14. E-mail adressen verspreiden	Mike *Is gebeurd.*
20.03.19	15. Ad en Mike verwerken de opmerkingen van de participatiegroep in de concept Strategienota	Ad en Mike

Participatiegroep Strategienota Verkeer
Verslag 3 april 2019 - Reactiebijeenkomst definitief

Verslag van de bijeenkomst met de Participatiegroep Strategienota Verkeer, d.d. 3 april 2019, vergadercentrum van de gemeente Woerden, 20.00 tot 21.15 uur

Aanwezig: *op volgorde van plaats:*
Huib van Loo (VVN Harmelen)
Léander Petit (Wijkplatform Molenvliet)
André de Boer (SPCO Groene Hart en Fietsersbond)
Monique Pool (inwoner Waterrijk)
Annet Bons (inwoner Barwoutswaarder)
Magda van Maren (inwoner Bomen- en Bloemenbuurt)
Ton Kromwijk (dorpsplatform Rijnoevers)
Arina Kastelein (Kamerik)
Gerard Hack (inwoner Snel & Polanen)
Fred van der Worp (dorpsplatform Rijnoevers)
Albèrt de Goeij (bestuurslid OKW)
Pascal Vonk (inwoner Zegveld, ervaringsdeskundige verkeersmodellen)
Inger van Mourik (dorpsplatform Zegveld)
Johan Splinter (inwoner Zegveld)
Jaap Verkiel (Transport en Logistiek Nederland)
Dick Verschoor (Kamerik)
André Dierick (inwoner De Meander, vertegenwoordiger wijkplatform Staatsliedenkwartier)
Ruurd Sieffers (inwoner Hoge Rijndijk)
Wim Tinholt (wijkplatform Hoge Rijndijk/Boerendijk e.o.)

Gemeente Woerden: Mike Bouwman en Mark van Baaren (beleidsadviseurs Verkeer), Anke van Ansenwoude (Communicatie)
Onafhankelijk gespreksleider/projectmanager: Ad de Regt.

Afmeldingen van: Theo Streng (vz wijkplatform Schilderskwartier), Erik Franssen (Zegveld), Rene Vergouwen (VRU)

Verslag: Marja van Steijn / Coen van Steijn, Tekstbureau Talent

Vergaderschema: *laatste bijeenkomst*
---

1. Welkom
Ad opent de bijeenkomst, heet allen welkom en geeft door dat Erik, Theo en René zich hebben afgemeld.
De Strategienota ligt klaar voor de raad. Punten die het college niet heeft overgenomen na het advies op de conceptversie, komen eventueel in een oplegnotitie terug; dat wordt straks bepaald. Ook de verslagen van de Participatiegroep zullen inzichtelijk zijn voor de raadsleden, ze zijn openbaar en zullen worden meegestuurd met de overige stukken.
Het is André D opgevallen dat in het tweede verslag de namen van sprekers *niet* vermeld worden en in het eerste *wel*. Heeft dat met de AVG te maken? Dan zouden in het eerste verslag de namen ook moeten vervallen.
Met de AVG heeft het niet te maken, het is een stijlkeuze. Ad merkt op dat wijzigen niet meer mogelijk is aangezien het verslag al is vastgesteld. Bovendien is de kwestie van de AVG al bij de start besproken en zijn de leden van de Participatiegroep akkoord gegaan met het vermelden van hun naam.

2. Verslag 20 maart 2019
Tekstueel: Met twee wijzigingen wordt het verslag goedgekeurd en vastgesteld:
Tabel aan het eind vervalt, en op pag. 4 zal bij het gedeelte over geluid toegevoegd worden dat dit verwijst naar paragraaf 11 (kopje toevoegen).
N.a.v. het verslag merkt Wim op dat hij graag zou zien dat er meer nadruk wordt gelegd op de opmerkingen die gemaakt zijn over meten en berekenen. Wat er nu staat dekt de lading niet voldoende.

Meten en berekenen
Wat betreft de kolommenreactie op het concept, pag. 2, r. 10, en pag. 14, r. 27, het laatste deel: daar staat achter "niet verwerkt": "Het college is van mening dat op specifieke aandachtspunten gemeten moet worden". Maar in de Strategienota staat dat het college zegt "wij gaan niet meten maar berekenen". Dat is tegenstrijdig.
Ad denkt niet dat dat tegenstrijdig hoeft te zijn: er staat dat het college uitgaat van berekenen / rekenmodellen, maar dat er op *specifieke* punten *gemeten* kan worden.
Ruurd stelt dat het nu lijkt alsof datgene wat de Participatiegroep voorstelt, eigenlijk niet noodzakelijk is. Zeg dan gewoon: "we doen het niet want om deze reden gaan we berekenen".
Mike legt uit dat het college van mening is dat je op specifieke locaties kunt gaan meten, bijv. waar het rekenmodel niet toereikend is, of waar klachten zijn, of op locaties waar uit het model blijkt dat er heel veel geluidgehinderden zijn.
Ruurd vult Wim aan. Er staat nu: "Geluidsberekeningen benaderen de werkelijkheid en geven daarom ook niet altijd het juiste beeld. Aan de andere kant zijn er ook metingen, momentopnamen, en metingen zijn afhankelijk van de juiste factoren." Er staat niet dat er metingen gedaan worden op plaatsen waarvan je denkt dat die het geluidsmodel kunnen kalibreren, terwijl dat hier wel besproken is, als een soort compromis. Deze groep bepaalt niet hoe er gemeten moet worden, maar een model moet gebaseerd zijn op metingen en niet op berekeningen. Zo is het hier besproken.
Ad antwoordt dat het een verschil van mening blijft met het college. Hun benadering is: in principe uitgaande van een model > berekenen, en daar waar er aanleiding voor is > meten.
Jaap verwijst vervolgens de laatste versie van de Strategienota, de samenvatting, bij het 3^{e} aandachtsstreepje, waar staat: "*Waar gemeten moet worden om het geluidmodel te toetsen*", en Mike leest ook een alinea voor op pag. 18:
"Op enkele locaties waar relatief veel geluidgehinderden aanwezig zijn worden metingen uitgevoerd. Daarnaast bepaalt het onafhankelijk bureau op welke locaties gemeten moet worden om het geluidmodel te kunnen toetsen. Als een referentiemeting wordt uitgevoerd zal deze ter toetsing met de berekening worden vergeleken; bij significante verschillen wordt nader bekeken of deze te verklaren zijn. Als blijkt dat de referentiemetingen structureel afwijken van de berekeningen wordt het geluidmodel hierop bijgesteld. Ook klachten kunnen aanleiding zijn om metingen uit te voeren".
Dat is inderdaad wat Ruurd en Wim bedoelden. Door de korte tijd die er was om de Strategienota te lezen hebben ze dat over het hoofd gezien.

3. Korte (na)bespreking n.a.v. interview Fred en de mailwisseling daarover
Er is een discussie geweest over de mail over een interview met Fred, en het lijkt Ad verstandig om dat niet via de mail te vervolgen maar in de groep, zodat Fred eventuele vragen die er nog zijn, in één keer kan beantwoorden.
Wim merkt op dat de inhoud van het interview correct was maar dat het netter zou zijn geweest als Fred er vooraf in de groep melding van had gemaakt.

Fred beaamt dat; hij biedt zijn excuses aan. Hij werd erdoor overvallen. Hij legt uit hoe een en ander in zijn werk is gegaan. Morgenavond spreekt hij in de raad in.

In hoeverre laat de raad deze visie in zijn besluiten meewegen?
Ton stelt naar aanleiding hiervan de vraag in hoeverre de raad deze visie in zijn besluiten zal laten meewegen.
Ad wijst erop dat dat de inbreng van deze groep het *kader* is geweest voor het verkeersbeleid van de komende jaren, de Verkeersvisie is zelfs 1 op 1 in een coalitieakkoord terechtgekomen, zulke resultaten koment bij burgerparticipatietrajecten toch niet vaak voor.. Dat kwam onder andere omdat de groep het met elkaar eens kon worden. Alle lof voor het feit dat de groep de rijen gesloten gehouden heeft, dat is een compliment aan elkaar waard! Logisch dat er af en toe dingen even dreigen fout te gaan. Dat even als procesmanager. Als burger stelt Ad dat deze groep, bestaande uit actieve Woerdenaren, als geen ander kennis van deze materie heeft, en dat deze actieve burgers met al hun kennis de raad dus bij de les kunnen houden. Dat lijkt hem, voor wie wil, een goede rol voor de toekomst waar de raad ook profijt van heeft.
Ruurd komt terug op de nieuwe participatiegroep die wordt opgesteld voor de brug over de Rijn. Er is nu een Verkeersvisie, een Strategienota: is dat niet voldoende om alle verkeersbesluiten aan te toetsen? Er is toch voldoende kader?
Albèrt meldt dat morgen in de raad de besluitvorming over de brug aan de orde is. In de bijbehorende stukken wordt de suggestie gewekt dat déze participatiegroep een rol krijgt in de participatie in dat nieuwe traject. Zelf is Albèrt nog niet gevraagd. Het is niet heel chique als de groep niet eerst uitgenodigd wordt. Een ander punt: dit document heeft de groep als groep opgeleverd, ieder heeft zijn eigen belangen aan de kant gezet. Als je inspreekt, moet je helder zijn over wie je vertegenwoordigt: spreek je namens de groep, namens jezelf, of je buurt.
Ad benadrukt dat je niet namens deze groep kunt inspreken. In tegenstelling tot de Verkeersvisie is de Strategienota niet van deze groep. Het is een nota van het college, er staan dus punten in waar de participatiegroep het niet mee eens is. Maar: er zijn ook successen te melden: het van groot naar klein denken, en het idee om de optie voor randwegen open te houden als dat nodig mocht zijn. Dat komt hier vandaan. Het heeft grote politieke betekenis maar het is wel overgenomen. En na vanavond houdt deze groep op te bestaan.
Ruurd zou graag vastleggen hoe het integrale plan geborgd gaat worden.
Ad stelt dat Ruurd alleen vanuit een deelbelang in de raad kan inspreken. Terzijde kan hij dan natuurlijk benoemen dat hij deel heeft uitgemaakt van de verkeersparticipatiegroep. Maar je kunt niet inspreken *namens* de participatiegroep.
Het gaat Ruurd vooral om het grote plaatje. Hij maakt zich zorgen over hoe dat geborgd wordt. Hij vreest dat men toch per project zal gaan kijken.
Mike is daar niet zo bang voor, ieder project wordt in principe gevormd vanuit het kader Strategienota. Ook geeft hij aan dat de ambtenaren hier ook kritisch op zullen zijn.
Dat stelt Wim en Ruurd wat meer gerust. Maar toch hebben zij het al meegemaakt dat er wordt gerefereerd aan de Verkeersvisie terwijl dat een onjuiste verwijzing was.
Ad denkt dat hier een taak voor de leden van deze groep ligt.
Fred verwacht dat dat morgenavond al aan de orde is, als de startnotitie over de Westelijke Randweg wordt besproken.

4. Terugkoppeling uit overleg college

- Het college is blij met de inzet van de groep en dankt de groep voor de input.
- Het college is het eens met een groot deel van de voorgestelde aanpassingen.
- Voetpad 1,80m is wensbeeld in schoolomgevingen, maatwerk altijd nodig.
- Stallen versus parkeren: niet overgenomen. Fietsparkeren is tegenwoordig reguliere term.
- Er is toegevoegd dat hoofdfietsroutes tussen steden ook snelfietsroutes kunnen zijn.
- Het college wil geluid meten als toetsing en op specifieke aandachtslocaties waar het model onvoldoende accuraat is. Niet meten als basis voor een rekenmodel. Ruim formuleren, dan is er alle ruimte om hier ruimhartig mee om te gaan.
- Passage over parkeren wordt niet bijgesteld op basis van oproep werkgroep.

Ruurd mist bij geluid / lucht de opmerkingen die gemaakt zijn over luchtkwaliteit. Die zijn weggevallen. Wordt volgens Ad meegenomen. **N.B.**

Ad benadrukt dat de wethouder hierdoor een behoorlijk vernieuwend betoog over kijken naar verkeer in Woerden zal gaan houden. De all over strategie, par. 2, is het meest ingrijpend, want de politiek denkt meestal serieel: eerst dit, en dan dat. Per stuk worden projecten in de begroting gebracht. Maar deze Strategienota vraagt om integraal denken.

Monique mist de opmerking over de kwetsbare groepen, die zou ook bij het gedeelte over fietsen opgenomen worden.
Mike zal dat nog toevoegen in de tekst (inherent zit het er al wel in). **Actie Mike**

André dB refereert aan de opmerking van Monique de vorige keer, over stopverboden ten tijde van de spits rondom scholen. Die opmerking ziet hij niet terug.
Ad herinnert eraan dat dat valt onder uitvoering. Op strategisch niveau is het afgevangen met het uitgangspunt hoe je met kwetsbaren omgaat.

Fred heeft de vorige keer een opmerking gemaakt die precies andersom is verwerkt dan hij had bedoeld. Het gaat om pagina 12, alinea onderaan die begint met "De ontwikkeling van Woerden staat niet stil". Daar staat dat de oeververbinding *een gegeven* is. Maar die is niet getoetst aan de Verkeersvisie en Fred had juist bedoeld dat hij nog getoetst zou worden. Dus *niet* als een gegeven wordt aangenomen.
Wim denkt dat de volgende zin de lading dekt: "*Om te kunnen bepalen of dit totale wegennet toereikend is, wordt deze getoetst aan de uitgangspunten van de Verkeersvisie.*" Alle projecten worden dus getoetst aan de verkeersvisie.
De groep stelt vast dat de tekst correct is.

5. Bespreking definitieve versie strategienota
Naar aanleiding van deze avond schrijft Ad een concept-oplegnotitie. **Actie Ad**
Ter vergadering wordt de Strategienota – paragraaf voor paragraaf – besproken, om vast te stellen of er opmerkingen zijn die in de oplegnotitie terug moeten komen.

Par. 1. Inleiding
André dB zou zich nog beraden op wat er in de voetnoot staat. Hij laat weten dat hij, als deelnemer aan de participatiegroep vanuit de fietsersbond, zich in grote lijnen in het document kan vinden, maar dat hij zelf zijn minderheidsstandpunt handhaaft.

André D vraagt naar de bijlagen waarnaar verwezen wordt. Die zaten hier niet bij.
Mike zegt dat de verslagen worden toegevoegd als de Strategienota naar de raad gaat, inclusief het laatste verslag.
André D geeft als suggestie mee om de bijlagen dan exact te benoemen (t.b.v. de duidelijkheid). **N.B.**

Par. 2, Overkoepelende strategie
Mening college stemt overeen met mening participatiegroep. Geen opmerkingen.

Par. 3, Strategie per visiedoelstelling
Voetgangers
Mening college stemt overeen met mening participatiegroep. Geen opmerkingen.

Fietsers
Geen reden om op te reageren, met inachtneming van de tekstuele aanvulling van Monique, zie boven.

Openbaar vervoer
Mening college stemt overeen met mening participatiegroep. Geen opmerkingen.

Autoverkeer
Mening college stemt overeen met mening participatiegroep. Geen opmerkingen.

Parkeren
Handhaven 85%-norm in relatie tot wat hier staat: vermelden in oplegnotitie?
Albèrt zou een verwijzing in de notitie willen opnemen dat dit afwijkend is van de wens van de participatiegroep, met verwijzing naar de discussie.
Akkoord. Opmerking toevoegen als: "Participatiegroep is van mening dat … in tegenstelling tot wat in de strategienota staat." **1e punt voor de oplegnotitie**
Albèrt zal hier op persoonlijke titel of namens zijn achterban ook over inspreken.

Tekstueel, Gerard, samenvatting, pag. 15, 2e bullit, zin "*In die gebieden waar de parkeerdruk te hoog is wordt onderzocht welke genomen kunnen worden om de parkeerdruk omlaag te brengen.*" Het woord "maatregelen" is hier weggevallen.

Akkoord, wordt toegevoegd. **Actie Mike**

Hulpdiensten
Mening college stemt overeen met mening participatiegroep. Geen opmerkingen.

Landbouwverkeer
Mening college stemt overeen met mening participatiegroep. Geen opmerkingen.

Geluid
Uitgangspunt participatiegroep is meten en uitgangspunt college is berekenen. Strak formuleren. **2e punt voor de oplegnotitie**

Luchtkwaliteit
Zie de opmerking bij Geluid. **3e punt voor de oplegnotitie**

Par. 4, Planning en raming
Advies aan het college zal zijn om de planning kritisch te bekijken. Het lijkt alsof de komende jaren vooral onderzoeken gedaan worden maar dat is niet zo: de quick wins komen tweede helft 2019, en het Meerjarenverkeersplan moet hierna geschreven worden, in 2020. Dat is dus volgend jaar al. In de begroting moet met dit soort zaken rekening gehouden worden.

6. Vervolgproces
De volgende afspraken worden gemaakt:

- De Strategienota wordt nog opgemaakt in de huisstijl van de gemeente.
- De oplegnotitie wordt niet ambtelijk opgesteld want de Strategienota was een opdracht van het college. Dan is het zuiver dat Ad dit op zich zal nemen. Graag laten weten of de boodschap goed verwoord is. Geen bericht is goed bericht.
- Ad zal de concept-oplegnotitie uiterlijk 11 april naar de Participatiegroep sturen.
- Reageren vóór maandag 15 april 10.00 uur.
- Beeldvormende vergadering / behandeling in de raad: vermoedelijk 16 mei. Mike zal een mail sturen als deze datum definitief is. **Actie Mike**
- Collegebehandeling betreft alleen de definitieve vaststelling van de nota (met de wijziging van Monique en Gerard erin, zie boven). Het college neemt voorts kennis van de oplegnotitie en stuurt de stukken vervolgens door naar de raad.

Tip van André D: bij verzenden mail vragen om leesbevestiging. Om te voorkomen dat mails in spambox terechtkomen. **N.B.**
Aanvulling André dB: Of vooraf korte mail sturen dat er een mail volgt met bijlagen. **N.B.**

Ad stelt de vraag of iemand namens de groep over de inbreng van de oplegnotitie nog het woord wil voeren tijdens de raadsvergadering.
Albèrt is bereid dit te doen. Gezien de vele letterlijke verwoordingen van de ideeën van de participatiegroep, die toch een zeker omdenken hebben teweeggebracht, is een groot compliment aan deze groep op zijn plaats, stelt hij. Ondanks eerdere tegenstellingen was het een mooie samenwerking! Dat zal Albèrt in zijn betoog benadrukken. Daarnaast zal hij het college complimenteren met de helderheid over het proces. (Suggestie van Ton: Evt. nog benadrukken: eerst de fiets, dan de auto, en die moet om de stad heen.)

Tot slot
Ad dankt de groep voor de zeer prettige samenwerking en de groep dankt Ad voor de inspirerende wijze waarop hij dit proces begeleid heeft.

Sluiting, 21.13 uur.

Bijlage: Actielijst

Doorlopende actielijst Participatiegroep Strategienota Verkeersvisie Woerden

Datum	Nr./Actie	Door
16.01.19	1. De groei van Woerden meenemen	Mike. *Gedaan.*
16.01.19	2. Arjan stuurt notitie met uitgangspunten uitbreiding woningen binnen twee weken naar de participatiegroep	Mike. *Gedaan.*
16.01.19	3. Kaart met ontwikkeltrajecten aan de participatiegroep sturen	Mike. *Gedaan.*
16.01.19	4. Nakijken wie in de vorige ronde lid waren van de werkgroep Landbouwverkeer	Mike. *Gedaan.*
16.01.19	5. Leden Platform Kamerik uitnodigen voor Werkgroep Landbouwverkeer	Dick. *Gedaan.*
16.01.19	6. Huiswerk s.v.p. aanleveren PER visiedoelstelling	ALLEN. *Gedaan.*
16.01.19	7. Nagaan of er mogelijkheden zijn om een plek in de cloud te creëren (via gemeentelijke website) voor de werkgroep	Anke. *Gedaan.*
16.01.19	8. Nagaan voor welke beleidsdocumenten een leeswijzer of samenvatting te creëren valt	Ad en Mike
30.01.19	9. Léander en Johan voorzien van alle benodigde stukken + presentatie zij-instromersbijeenkomst	Mike. . *Gedaan.*
30.01.19	10. Handout presentaties eerste twee bijeenkomsten naar leden sturen	Mike. *Gedaan.*
30.01.19	11. Op de website van de gemeente checken hoe Verkeersvisie 2030 te vinden is, doorlinken checken etc.	Anke en Mike
30.01.19	12. Wegcategoriseringsplan: verzoek om routes hulpdiensten hieraan toe te voegen, + betekenis afkortingen en kleuren	Mike. *Gedaan.*
30.01.19	13. Groslijst Verkeersvisie 2030 nog eens naar participatiegroep sturen	Mike. *Gedaan.*
30.01.19	14. E-mail adressen verspreiden	Mike. *Gedaan.*
20.03.19	15. Ad en Mike verwerken de opmerkingen van de participatiegroep in de concept Strategienota	Ad en Mike *Gedaan.*
03.04.19	16. Twee wijzigingen aanbrengen in verslag van 20 maart 2019	Mike
03.04.19	17. Twee tekstuele aanvullingen aanbrengen in Strategienota: één van Monique en één van Gerard	Mike
03.04.19	18. Concept-oplegnotitie schrijven en voorleggen aan participatiegroep	Ad
03.04.19	19. Aan de Participatiegroep doorgeven als behandeling in raad 16 mei definitief is	Mike