

**Van:** : college van burgemeester en wethouders

**Datum** : 20 november 2018

**Portefeuillehouder(s)** : Wethouder Noorthoek

**Portefeuille(s)** : Verkeer

**Contactpersoon** : M. Bouwman

**Tel.nr.** : 8350

**E-mailadres** : bouwman.m@woerden.nl

**Onderwerp:** Beantwoording vragen ex artikel 42 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad gesteld door Hendrie van Assem van de Fractie van Inwonersbelangen over Verkeerssituatie Woerden West

**Beantwoording van de vragen:**

1. *In hoeverre is het college eens met Inwonersbelangen dat de uitkomsten van de verkeersanalyse Woerden-West (toegelicht op 11 oktober) over het afwaarderen van de Boerendijk van gelijke strekking zijn van de bevindingen uit het DHV-rapport van 1987 (onder andere blz 45)?*

De conclusie uit het rapport van DHV over het kruispunt Hoge Rijndijk – Boerendijk is gebaseerd op de verkeersstromen en technieken die destijds (31 jaar geleden) beschikbaar waren. In 1987 waren er bijvoorbeeld alleen maar starre VRI's. Dat betekent dat iedere tak van het kruispunt volgens een vaste volgorde een vaste groentijd krijgt. Anno 2018 zijn er regelingen beschikbaar die intelligent en voertuigafhankelijk zijn en die rekening houden met het actuele verkeersaanbod. Door deze nieuwe technieken is de afwikkelcapaciteit van een met verkeerslichten geregeld kruispunt sterk vergroot. Met het bestaande verkeerslicht uit 1986 wordt het kruispunt in de huidige situatie overigens ook nog op acceptabele wijze geregeld. Het college onderschrijft daarom niet de conclusie dat het kruispunt niet op een acceptabele wijze met verkeerslichten te regelen is in de varianten zonder de nieuwe Rijnbrug (zoals genoemd in het DHV-rapport uit '87). De nieuwste onderzoeken op basis van de huidige technieken en het huidige verkeersaanbod wijzen namelijk uit dat dit juist de enige optie is om het kruispunt op een acceptabele wijze te regelen. Wel onderschrijft het college de conclusie dat een uitbreiding van het aantal opstelstroken op de Boerendijk niet haalbaar lijkt.

2. *In hoeverre is het college van oordeel dat de bevindingen uit het DHV-rapport nog actueel zijn? Welke wel en welke niet?*

In het wegennet, maar ook op sociaal maatschappelijk en economisch vlak en op het gebied van techniek hebben zich veel ontwikkelingen voorgedaan. Zo is zowel de A2 als de A12 sindsdien sterk uitgebreid en dat kan grote effect hebben gehad op de verkeersstromen door Woerden. Ook is het fietsgebruik sinds de jaren 80 sterk toegenomen, vervult het OV een hele andere functie in het vervoersaanbod en stond het gebruik van een verkeersmodel nog in de kinderschoenen. Kortom, een heel andere context in een niet vergelijkbare tijdsgeslacht. Het college is dan ook niet van oordeel dat conclusies op basis van het DHV-rapport uit 1987 nog actueel zijn. Daarom is er ook nieuw onderzoek gedaan op basis van het huidige verkeersaanbod en met het huidige verkeersmodel. De gegevens uit deze onderzoeken heeft u ontvangen.

3. *In hoeverre deelt het college de aanbeveling uit het DHV-rapport dat de enige structurele oplossing voor de verkeerssituatie Woerden west de westelijke randweg met een brug over de Rijn aangesloten op Rietveld is? En dat dit de enige manier is om de Rembrandtlaan, J. Israëlslaan en Boerendijk te ontlasten?*

Het is logisch dat het aanleggen van een Westelijke randweg altijd een verlichting geeft op de route Boerendijk, Jozef Israëlslaan en Rembrandtlaan. Dit neemt niet weg dat het op die route ook met een randweg nog steeds druk blijft. Alle onderzoeken die naar de Westelijke randweg zijn gedaan wijzen uit dat op deze route een hoog aandeel bestemmingsverkeer rijdt. Daarom is het college van mening dat in zowel een Rijnbrug (zoals genoemd in het DHV-rapport uit '87) als in Woerden West geïnvesteed moet worden. Zo is het ook in het coalitieprogramma opgenomen.

4. *In hoeverre deelt het college het oordeel van Inwonersbelangen dat al het onderzoek dat na het verschijnen van het DHV-rapport uit 1989 met dezelfde uitkomsten komen over de verkeerssituatie Woerden west? Namelijk dat de enige structurele oplossing voor de doorstroming, verkeersveiligheid en verkeersmilieuoverlast verminderen het aanleggen van de westelijke randweg, langs de waterzuivering en Molenvliet direct aangesloten op de A12, is met een Rietveldbrug over de Rijn?*

Een DHV-rapport uit 1989 is ons niet bekend. We gaan er daarom bij de beantwoording van deze vraag vanuit dat u het rapport uit 1987 bedoelt waar u eerder aan refereerde. Het college is op basis van recente onderzoeken tot de conclusie gekomen dat de aanleg van een Rijnbrug (zoals genoemd in het DHV-rapport uit '87) het grootste effect heeft als de omrijdfactor zo laag mogelijk is. Hiermee is de Gildenbrug een aantrekkelijker alternatief voor de route Rembrandtlaan – Jozef Israëlslaan – Boerendijk dan een brug ten oosten van de waterzuiveringsinstallatie. Zodoende heeft de Gildenbrug dan ook de voorkeur gekregen in het coalitieakkoord. Het college onderschrijft dat het wegennet richting 2030 verzadigd raakt en dat een Gildenbrug noodzakelijk is om te voorkomen dat de wegen in Woerden west vastlopen. Daarbij is het aanleggen van een extra brug een investering in de robuustheid van het wegennet. Dit neemt niet weg dat ook geïnvesteed moet worden in het huidige wegennet, juist omwille van de verkeersveiligheid en milieuoverlast. Grote groepen fietsers moeten over smalle fietsstroken fietsen. Dit voldoet niet meer aan de huidige standaarden. Daarnaast heeft de raad vorig jaar de Verkeersvisie vastgesteld waarin ook de ambitie is uitgesproken voor veilige fietsroutes. De aanpassingen die op de Jozef Israëlslaan en Boerendijk binnenkort uitgevoerd worden passen binnen dat kader. Ook zorgt de combinatie van een Gildenbrug met de maatregelen Woerden west voor meer doorstroming in het gebied, waardoor de effecten op het milieu zullen verminderen. Verder onderzoekt het college of de Molendijkvariant een oplossing kan bieden voor het regionale verkeer. Tot slot is het college van mening dat een directe aansluiting van een eventuele Westelijke randweg op de A12 onrealistisch is.

## **Bijlagen:**

De ingekomen brief met corsanummer: 18.021730

De secretaris,

drs. M.H.J. van Kruisbergen MBA



De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer

