



# **Notitie regionale verbinding Molendijktracé**

November 2019





## Inhoud

1. Opdracht .....	3
1.1 Verkeerskundig onderzoek .....	3
1.2 Conclusies verkeerskundige analyse .....	5
2. Ontwerp en kosten Molendijktracé .....	6
3. Draagvlak .....	7
4. Alternatieven .....	7
4.1 Oostelijke randweg .....	7
4.2 Beperkte ontsluiting bedrijventerrein naar Molendijk .....	8
5. Conclusie .....	8

# 1. Opdracht

De verkenning van het Molendijktracé als regionale verbinding is als apart project opgepakt, naast de verkenning van de alternatieven voor een lokale brug. De in april 2019 door de raad vastgestelde startnotitie zegt daarover het volgende.

*Uitgangspunt is dat de gemeente Woerden dit niet als een zelfstandig project oppakt en bekostigt. Het gaat hier om een regionaal verkeersvraagstuk dat we met de regio en in samenhang met rijksprojecten, zoals het MIRT-onderzoek A12 en de MIRT Verkenning Bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling Ring Utrecht, oppakken.*

*We ondernemen de volgende activiteiten:*

- *Het onderzoeken van de verkeerseffecten van de Molendijkvariant in een regionaal verkeersmodel. Dat doen we om goed zicht krijgen op de verkeerskundige werking van deze variant. Daarbij worden de twee varianten van de lokale brugverbinding als basis genomen. Belangrijk is om na te gaan in welke mate regionaal verkeer op deze manier buiten Woerden blijft, welk effect de verbinding heeft op de Woerdense verkeersafwikkeling en wat de verbinding doet voor de regionale partijen.*
- *Participeren in rijks- en regionale processen. De Rijksoverheid (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) voert nieuwe studies uit naar de Ring Utrecht en de A12 in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen. Het college zal in deze processen aandacht vragen voor de regionale verbindingen en daarin, waar haalbaar, ook onderzoek naar de Molendijkvariant laten meenemen.*
- *Het verkennen van gezamenlijke voorkeuren voor een regionaal netwerk. Met de regionale partijen (omliggende gemeenten, Provincie Utrecht en Zuid-Holland, regio Midden-Holland) overleggen we of we kunnen komen tot een gezamenlijke voorkeur voor regionale verbindingen aan de westzijde van Woerden, waaronder zo mogelijk de Molendijkvariant.*
- *Het leggen van de relatie met de omgevingsagenda Woerden. Het college gaat aan de slag met de omgevingsagenda, waarin ook de opgaven en keuzes voor Woerden-West in kaart worden gebracht. We zullen het Molendijktracé in dat licht bezien.*

*We werken de Molendijkvariant nog niet technisch uit. Wel zullen we met partijen op en langs het tracé overleg voeren om zicht te krijgen op de ruimtelijke inpassingsopgave en over eventuele fasering.*

Hieronder zijn de bevindingen weergegeven uit de ondernomen activiteiten.

## 1.1 Verkeerskundig onderzoek

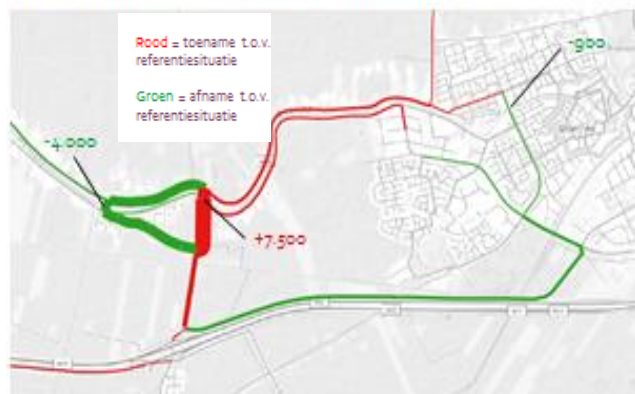
Met een verkeerskundige analyse is onderzocht of de Molendijkvariant zelfstandig, of in combinatie met de lokale brug, bijdraagt aan de volgende doelen:

- Het om de stad heen leiden van het regionale verkeer zonder herkomst en of bestemming in Woerden.
- Het bijdragen aan het oplossen van de verkeersdruk in Woerden-West (route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk).
- Bijdragen aan het oplossen van (regionale) verkeersproblemen van andere partijen, zodat medebekostiging denkbaar is.

Het verkeerskundig onderzoek naar de Molendijkvariant geeft de onderstaande inzichten.

Een Molendijktracé zorgt ervoor dat verkeer uit de omgeving van Zegveld en vanuit de stad, dat momenteel over de Rembrandtlaan rijdt en een westelijke bestemming heeft, nu via het Rietveld naar de aansluiting Nieuwerbrug bij de A12 gaat rijden. Het Rietveld en de Rembrandtlaan (richting Rietveld) worden met een Molendijktracé drukker; de zuidelijke randweg en de daar naartoe leidende delen van Hollandbaan en Waardsebaan rustiger. Dit draait de beweging om die met de aanleg van de zuidelijke randweg is gerealiseerd en draagt niet bij aan de doelstelling. De onderstaande figuren die gebaseerd zijn op modelberekeningen illustreren dat. Figuur 1 laat zien op welke wegen het autoverkeer drukker wordt (rood) en waar en op welke minder druk (groen). Figuur 2 laat zien waar het verkeer dat het Molendijktracé gaat gebruiken vandaan komt.

## Molendijktracé Regioalternatief



Figuur 1: verkeersstromen Molendijktracé

## Gebruik Molendijktracé (regio-alternatief)



Figuur 2: gebruikers Molendijktracé

De gedachte dat het stedelijk wegennet vooral voor verkeer binnen de stad bedoeld is en dat regionaal verkeer om de stad heen geleid kan worden, is niet houdbaar. Het verkeer uit het achterland van Zegveld richting het westen zal van het Molendijktracé gebruik maken. Ook verkeer uit het Noordwesten van de stad heeft profijt van het Molendijktracé. Verkeer uit het achterland richting Utrecht zal bij het realiseren van de Molendijkvariant altijd door de stad naar de A12 blijven rijden. Dit wordt versterkt doordat ander verkeer nu een alternatief heeft. De route door Woerden blijft de snelste, kortste en dus gevoelsmatig de meest logische route naar de A12 richting Utrecht.

Figuur 1 maakt ook duidelijk dat gemeente Bodegraven-Reeuwijk baat heeft bij het Molendijktracé. Het wegdeel Nieuwerbrug-Bodegraven wordt rustiger, doordat verkeer vanuit Zegveld de nieuwe verbinding zou gebruiken, in plaats van doorrijden naar Bodegraven. In Bodegraven bestaat de – mogelijk terechte – gedachte dat bij filevorming op de A12 de route Bodegraven-Molendijktracé als een alternatief/ sluiproute gaat werken voor de route N11-A12. Bodegraven ziet, onder andere daarom, geen belang in de verbinding. Deze veronderstelling wordt niet zichtbaar in de modelberekeningen, omdat de modellen rekening houden met het reguliere verkeersaanbod en niet met calamiteiten waardoor (lange) files op de A12 ontstaan.

De grote baathebber bij de Molendijkvariant lijkt de kern Nieuwerbrug, dat onderdeel is van gemeente Bodegraven-Reeuwijk. De verbinding haalt daar veel verkeer weg wat nu door de kern rijdt. Dat dit zo zal zijn wordt onderkend in Nieuwerbrug, maar het wordt door hen niet gezien als een wenselijke ontwikkeling vanwege de aanzuigende werking op verkeer. Dit komt niet naar voren in de verkeersberekening.

### Combinatie van Molendijktracé en lokale brug

We zijn nagegaan hoe het verkeer gaat rijden bij een combinatie van een lokale brug (Gildenbrug of Rietveldbrug) en het Molendijktracé. De doorrekening van de combinatie van bruggen laat zien dat de bruggen slechts een beperkte invloed op elkaar hebben. Het gebruik van elk van de bruggen daalt enigszins ten opzichte van de situatie met één brug. Het gebruik van de Rietveldbrug wordt zeer beperkt wanneer er een Molendijktracé is (2.000 motorrijvoertuigen per dag).

## Combinatie van lokale en regionale verbinding Gildenbrug en Molendijktracé



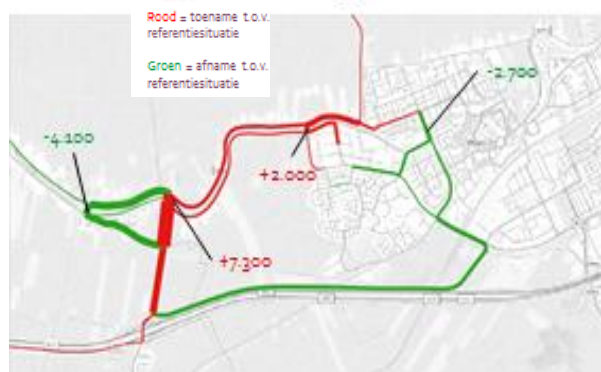
Figuur 3: combinatie lokale en regionale verbinding

## Gebruik combinatie Gildenbrug en Molendijktracé



Figuur 4: gebruik combinatie Gildenbrug en Molendijktracé

## Combinatie van lokale en regionale verbinding Rietveldbrug en Molendijktracé



Figuur 5: combinatie lokale en regionale verbinding

## Gebruik combinatie Rietveldbrug en Molendijktracé



Figuur 6: gebruik combinatie Rietveldbrug en Molendijktracé

De doelgroepen van beide bruggen verschillen van elkaar. De effecten van het aanleggen van zowel het Molendijktracé als een brug in of nabij de stad, zijn eigenlijk een optelling van de effecten van het aanleggen van een van beide bruggen. Een Gildenbrug haalt verkeer uit de stad (route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk) weg en zorgt voor een betere uitwisseling tussen omgeving Zegveld/Woerden-Noord en Woerden-West/Barwoutswaarder. Het Molendijktracé bedient Nieuwerbrug en verkeer dat naar de A12 wil, dat anders via de zuidelijke randweg reed. Omdat de Rietveldbrug de lokale problematiek (op de Boerendijk, Jozef Israëlslaan en Rembrandtlaan) minder oplost, maar vooral een functie heeft voor de bereikbaarheid van Barwoutswaarder, komt die functie ook niet tot uiting bij het doorrekenen van de combinatie van bruggen. De beperkte invloed die de Rietveldbrug heeft op regionaal verkeer naar het westen, wordt bij twee bruggen overgenomen door het Molendijktracé.

## 1.2 Conclusies verkeerskundige analyse

- Het Molendijktracé ontlast de route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk niet of nauwelijks. De Rembrandtlaan wordt er drukker door, de Jozef Israëlslaan en Boerendijk zeer beperkt rustiger.
- Het Molendijktracé houdt wel enig regionaal verkeer dat via Zegveld van en naar de A12 richting Gouda rijdt uit de stad, maar slechts in beperkte mate. Hetzelfde verkeer uit die richting dat naar Utrecht wil, zal door de stad blijven rijden. Het weer drukker maken van N458/Rietveld wordt door de inwoners van de kern Nieuwerbrug en de gemeente Bodegraven-Reeuwijk niet gewaardeerd, ondanks dat het sluipverkeer weg zou houden uit de kern van Nieuwerbrug. Deze gemeente ziet het tracé als een ongewenste sluiptroute voor de N11-A12.
- De combinatie van een lokale en een regionale brug leidt tot een iets minder intensief gebruik van elk van de bruggen. Elke brug heeft primair zijn eigen doelgroep van gebruikers.

## 2. Ontwerp en kosten Molendijktracé

In de variantenstudie uit 2017 is het Molendijktracé als volgt globaal gedefinieerd:

*“De aanleg van een brug over de Oude Rijn. En het realiseren van een wegverbinding die aansluit op de bestaande en ongewijzigde Molendijk, met een rotonde ter hoogte van de Korte Waarder bij Nieuwerbrug.”*



Figuur 7: schets Molendijktracé

Met betrokken partijen zijn de volgende ontwerpuitgangspunten besproken.

- De gemeente Bodegraven-Reeuwijk werkt aan een omgekeerde beweging: de Korte Waarder, inclusief het deel van de Molendijk tot aan de spoorlijn, wordt afgewaardeerd tot een inrichting die stimuleert dat deze verbinding zeer verkeersluw wordt. De gedachte van een doorgaande regionale verbinding staat hier haaks op. Zie hierover verder de paragraaf 'draagvlak'.
- Het uitgangspunt in de variantenstudie om aan de spookruising en de bestaande Molendijk geen veranderingen aan te brengen, zal in de praktijk niet realiseerbaar zijn. Het aanleggen van een brug en een verbinding naar de Molendijk lokt een verkeersstroom uit die niet heel groot is, maar wel te groot om op de bestaande infrastructuur te kunnen afwikkelen. Als brug en weg worden aangelegd, dan zullen deze ook als een volwaardige regionale verbinding moeten worden vormgegeven. Wat de Provincie Utrecht betreft zou dat een 80 km weg moeten worden. ProRail zal met een forse toename van verkeer alleen akkoord gaan als er een ongelijkvloerse spookruising komt. De spookruising kan gelijkvloers blijven als de intensiteit van het gebruik maar zeer beperkt verandert. Als het een regionale verbinding moet worden, is een ongelijkvloerse kruising de enige bespreekbare oplossing.
- De bestaande Molendijk is te smal om als regionale verbinding te kunnen functioneren, waardoor verbreden van het hele tracé nodig is. Ook dit vraagt om extra investeringen.

Er is geen ontwerp gemaakt van het Molendijktracé. Wel is op basis van andere projecten een inschatting gemaakt van de orde van grootte van de extra investeringen. Het verbreden van de Molendijk zelf is een te overwegen haalbare investering, maar een ongelijkvloerse spookruising is zeer kostbaar. Een viaduct over het spoor is in deze omgeving niet goed denkbaar. Het realiseren van een onderdoorgang onder het spoor in een slappe veengrond is complex en kostbaar. Gedacht moet worden aan een extra investering in de orde van € 15-20 miljoen extra op de geraamde € 18,5 miljoen. De totale investering zal dan tussen de € 30-45 miljoen bedragen. Er is geen onderzoek gedaan om tot een kleinere bandbreedte van bedragen te komen.

### 3. Draagvlak

Er is bij andere overheden geen draagvlak voor het Molendijktracé. Dit komt voort uit de onderstaande overwegingen.

#### **Ontwikkeling Oude Rijnzone**

De Oude Rijnzone ontwikkelt zich steeds meer als een cultuurhistorisch landschap met kleinschaligheid en toeristische attractiviteit. Grootschalige bedrijvigheid en grootschalige opstallen verdwijnen geleidelijk uit dit landschap. Deze ontwikkeling is ook beleid bij de gemeente Woerden. De provincies Utrecht en Zuid-Holland hebben dit beleid verkeerskundig vertaald in het afwaarderen van de N458 (Rietveld). De N458 is nu een bewust smalle weg met fietsstroken deels op de rijbaan, waarbij het landschap voorrang krijgt boven ruimte voor verkeer. Een regionale verkeersverbinding wordt gezien als een inbreuk op deze beleidsrichting.

#### **Ontwikkeling Nieuwerbrug in relatie tot ontwikkeling Oude Rijnzone**

De Werkgroep Innovatie Nieuwerbrug (WIN) heeft met de bewoners van Nieuwerbrug en de gemeente een ontwikkelingsrichting voor hun kern opgesteld. Hierin is het beoogde karakter van het dorp getypeerd en uitgewerkt in een ruimtelijk inrichtingsplan. Alles is gericht op het realiseren van kleinschaligheid en leefbaarheid, passend bij het eerder aangegeven karakter van de Oude Rijnzone. Ondanks dat een nieuwe brug en een Molendijktracé veel sluipverkeer uit de kern zou kunnen wegnemen, ziet de bewonersgroepering van Nieuwerbrug een dergelijke wegverbinding als een bedreiging, omdat het een alternatieve ruimtelijke- en verkeersontwikkeling zou stimuleren. Ze zien dit bevestigd in de voor hen eveneens bedreigende plannen die Woerden weer op de agenda zet voor de ontwikkeling van het Werklint als bedrijfslocatie.

#### **Een regionale verkeersverbinding**

Zoals de verkeersanalyse laat zien, zal een Molendijktracé niet heel veel bijdragen aan het oplossen van de verkeersproblematiek van Woerden, maar ook niet aan de verkeersproblematiek van andere overheden. Verkeerskundig gezien zou Nieuwerbrug het meeste voordeel hebben, maar dit wordt niet zo ervaren. De Provincie Utrecht onderkent dat verkeer dat door de aanleg van de zuidelijke randweg niet meer over het Rietveld rijdt, in het geval van het Molendijktracé weer over het Rietveld naar de A12 zal gaan. Deze ontwikkeling is voor hen ongewenst.

#### **Ontwikkeling regionaal verkeersnetwerk**

De provincies Utrecht en Zuid-Holland en het Rijk onderzoeken, in relatie tot de problematiek van de A12, welke regionale verkeersstructuur kan bijdragen aan een oplossing voor regionale verkeersstromen. Daar komen andere prioriteiten uit voort dan de Molendijkvariant. Voor gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft het oplossen van de problemen op de aansluiting N11-A12 prioriteit. In dat kader wordt wel onderzocht of het doortrekken van de zuidelijke randweg langs de A12 tussen de aansluiting Nieuwerbrug en Bodegraven kan bijdragen aan een goede afwikkeling van verkeer. Het realiseren van een brug over de Oude Rijn bij Nieuwerbrug zien zij als het stimuleren van een sluiproute. Rijk en Provincie zien de verkeersproblematiek van Woerden, met name rond de centraalsluiting op de A12. Ze zijn bereid mee te denken of een andere wegenstructuur, met name aan de oostzijde van Woerden, kan bijdragen aan een oplossing. Het nut van het Molendijktracé wordt ook door hen niet gezien of prioriteit gegeven.

#### **Kosten-baten verhouding**

De kosten van het Molendijktracé zullen veel hoger zijn dan eerder verondersteld. De verkeersprestatie is zeer matig en heeft onbedoelde effecten. Daardoor ontbreekt elk draagvlak. Gelet op dit ontbrekende draagvlak bij andere overheden zal bij geen enkel partij bereidheid bestaan om financieel bij te dragen aan deze verbinding.

### 4. Alternatieven

#### **4.1 Oostelijke randweg**

In september is de eindrapportage Verkeersanalyse A12 Gouda-Utrecht verschenen. Dit is een door het Rijk, op initiatief van onze regio, uitgevoerd onderzoek naar de verkeersproblematiek van de A12. Gemeente Woerden is bij dit onderzoek betrokken geweest. De volgende conclusies zijn uit dit onderzoek te trekken.

- De A12 zal de komende jaren drukker worden. Zeker als projecten op de A20 tussen Rotterdam en Gouda worden gerealiseerd en de A27 bij Utrecht wordt verruimd.
- De verkeersdruk op de aansluitingen bij Woerden wordt dan steeds groter.
- Naast maatregelen op de A12 zal vooral ook ingezet moeten worden op andere modaliteiten dan de auto, want extra capaciteit leidt onvoldoende tot verbetering van de situatie.
- Capaciteitsverruiming van de A12 kan het beste plaatsvinden door maatwerkverbeteringen in de regionale infrastructuur en niet (alleen) door het aanleggen van extra rijstroken.

Deze maatwerkverbeteringen zijn in het onderzoek nog onvoldoende uitgewerkt. Duidelijk is dat gezocht wordt naar een goede combinatie van parallelstroken langs de A12 en goede daarop aansluitende toeleidende regionale wegen. Een oostelijke randweg in Woerden zou een dergelijke maatwerkmaatregel kunnen zijn. In de gevoerde gesprekken is duidelijk gebleken dat een oostelijke randweg door Rijk en Provincie van veel meer waarde wordt geacht dan een Molendijktracé of een westelijke randweg. Dit omdat 70% van het verkeer georiënteerd is op Utrecht en daar het zwaartepunt van het vraagstuk en de oplossing zit. De nu afgeronde studie zal in het bestuurlijk overleg MIRT tot conclusies leiden. Als er een vervolg komt in de vorm van een MIRT-verkenning is dat het geschikte kader om vanuit Woerden, samen met het Rijk en de Provincie, het gesprek over een dergelijke ontsluiting te voeren.

#### **4.2 Beperkte ontsluiting bedrijventerrein naar Molendijk**

Gemeente Bodegraven-Reeuwijk heeft in het verleden in overleg met gemeente Woerden bedrijven uitgeplaatst naar de locatie Werklint in Woerden. Dit heeft ertoe geleid dat ongewenst veel vrachtverkeer over de Barwoutswaarder rijdt. Zelfs bij realisatie van een lokale brug in Woerden is het wenselijk dat de bedrijven nabij de Molendijk een (erf-)aansluiting op de Molendijk krijgen. Gelet op het aantal vrachtwagens kan dit met een gelijkvloerse spookruising. Het zou wel wenselijk zijn de Molendijk en de spookruising iets te verbreden ten behoeve van het vrachtverkeer. Het ziet ernaar uit dat dit te combineren is met het afwaarderen van de Korte Waarder bij Nieuwerbrug. Het gesprek hierover met betrokkenen en gemeente Bodegraven-Reeuwijk lijkt mogelijk. Hierbij is de wens geuit dat beide gemeenten een gezamenlijke visie ontwikkelen op het gebied tussen Bodegraven en Woerden, evenals het elkaar steunen in het vervoltraject MIRT A12.

### **5. Conclusie**

Het Molendijktracé is geen regionale verbinding waarvoor draagvlak kan ontstaan. Het draagt te weinig bij voor Woerden en wordt door andere partijen niet als een gewenste ontwikkeling gezien. Het MIRT-vooronderzoek A12-Gouda-Utrecht laat zien dat er de komende jaren wel draagvlak kan ontstaan voor een oostelijke randweg langs Woerden, welke onderdeel is van de bijdrage die regionale infrastructuur kan bieden in het oplossen van knelpunten op de A12. Als er een vervolgfase komt in de vorm van een MIRT-verkenning van het Rijk, kan dat uitgewerkt worden in overleg met het Rijk en de Provincie. Medebekostiging voor een dergelijke verbinding kan wel kansrijk zijn en meer bijdragen aan de bereikbaarheid van Woerden.

Het is van belang met gemeente Bodegraven-Reeuwijk een gezamenlijke visie te ontwikkelen op het gebied tussen beide gemeenten. In het kader daarvan kunnen ook de mogelijkheden uitgewerkt worden om de bedrijven op de grens tussen Woerden en Nieuwerbrug aan te sluiten op de Molendijk. Dit kan een investering inhouden om de Molendijk iets te verbreden.