

Regionale verbinding Molendijkvariant

Concept notitie september 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.....	8
4.1 Oostelijke randweg.....	8
4.2 Beperkte ontsluiting bedrijventerrein naar Molendijk.....	8
5. Conclusie	9

1. Opdracht

De verkenning van het Molendijkvariant als regionale verbinding is apart project opgepakt. De in april 2019 door de raad goedgekeurde 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.

Onderstaand zijn de bevindingen weergegeven uit de ondernomen activiteiten.

1.1 Verkeerskundig onderzoek

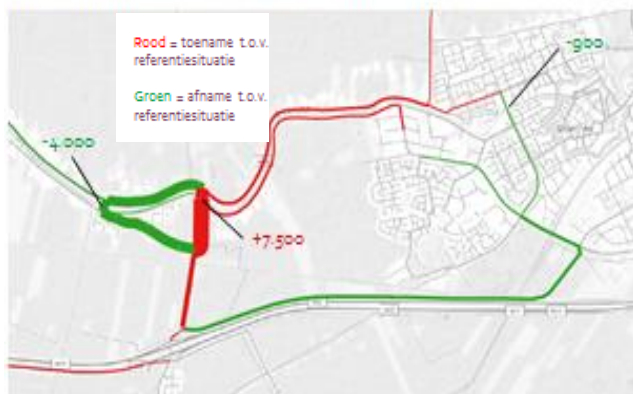
Met het verkeerskundig onderzoek bekijken we of de Molendijkvariant zelfstandig, of in combinatie met de lokale brug, bijdraagt aan de volgende doelen:

- Het om de stad leiden van het regionale verkeer.
- Het bijdragen aan het oplossen van de verkeersdruk in Woerden-West (route Rembrandtlaan-Boerendijk).
- Bijdragen aan het oplossen van (regionale) verkeersproblemen van anderen, zodat medebekostiging denkbaar is.

Het verkeerskundig onderzoek naar de Molendijkvariant geeft de onderstaande inzichten.

Een Molendijktracé maakt 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 ertoe leidende delen van Hollandbaan en Waardsebaan rustiger. Dit draait de beweging die met de aanleg van de Zuidelijke randweg is gerealiseerd om en draagt niet echt bij aan de doelstelling.

Molendijktracé Regioalternatief



Figuur 1: Molendijktracé

Gebruik Molendijktracé (regio-alternatief)



Figuur 2: gebruik Molendijktracé

De gedachte dat het stedelijk wegennet vooral voor verkeer binnen de stad bedoeld is en dat regionaal verkeer om de stad heengeleid kan worden, is niet houdbaar. Het verkeer uit het achterland achter Zegveld richting het westen, zal van het Molendijktracé gebruik maken, net zoals verkeer uit het Noord-Westen van de stad waarvoor de Molendijk een handige route is. Verkeer uit het achterland richting Utrecht, zal bij het realiseren van de Molendijkvariant altijd door de stad naar de A12 blijven rijden. Dit wordt geholpen doordat ander verkeer nu een alternatief heeft. De route door Woerden blijft namelijk de snelste, kortste en dus gevoelsmatig de meest logische route naar de A12 richting Utrecht.

Bovenstaand beeld maakt ook duidelijk dat gemeente Bodegraven-Reeuwijk baat heeft bij de Molendijkvariant. 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 er (lange) files op de A12 ontstaan.

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

Combinatie van Molendijkvariant en lokale brug

We zijn nagegaan hoe het verkeer gaat rijden bij een combinatie van een lokale brug (Gildenbrug of Rietveldbrug) en de Molendijkvariant.

De doorrekening van de combinatie van bruggen laat zien dat de bruggen slechts een beperkte invloed op elkaar hebben. Het gebruik van beide bruggen daalt enigszins als er twee bruggen zijn. Het gebruik van de Rietveldbrug wordt zeer beperkt in deze situatie (2.000 motorrijvoertuigen per dag).

Combinatie van lokale en regionale verbinding Gildenbrug en Molendijktracé



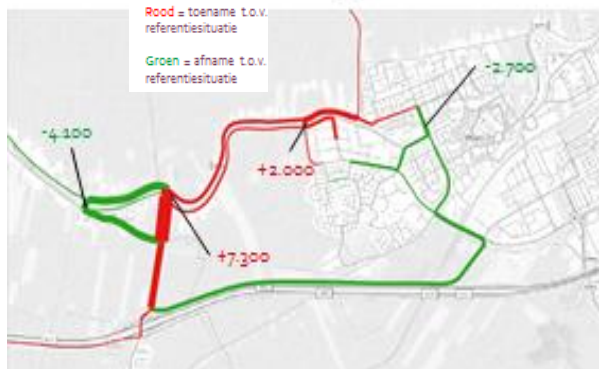
Figuur 3: combinatie lokale en regionale verbinding

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 Gildenbrug en Molendijktracé

De doelgroep van beide bruggen verschillen van elkaar. De effecten van het aanleggen van zowel de Molendijkvariant 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 weg en zorgt voor een betere uitwisseling tussen omgeving Zegveld/Woerden-Noord en Woerden-West/Barwoutswaarder. De Molendijkvariant 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 en Rembrandtlaan) niet oplost, maar vooral een functie heeft voor de bereikbaarheid van Barwoutswaarder, komt die functie ook niet tot uiting bij het doorrekenen van de combinatie. De beperkte invloed die de Rietveldbrug heeft op regionaal verkeer naar het westen wordt bij twee bruggen overgenomen door de Molendijkvariant.

1.2 Conclusies verkeerskundige analyse

- De Molendijkvariant ontlast de route Rembrandtlaan-Boerendijk niet of nauwelijks. De Rembrandtlaan wordt er in westelijke richting drukker door, de Jozef Israëlslaan en Boerendijk zeer beperkt rustiger.
- De Molendijkvariant houdt wel enig 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 uit Nieuwerbrug weg zou houden. Deze gemeente ziet het tracé als een ongewenste sluiproute als alternatief 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 de Molendijkvariant als volgt globaal gedefinieerd.



Figuur 7: schets Molendijktracé

“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.”

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 zal deze ook als een volwaardige regionale verbinding moeten worden vormgegeven. Wat de Provincie 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 enig 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 de Molendijkvariant. Wel is op basis van andere projecten een inschatting gemaakt van de orde van grootte van de extra investeringen. Het verbreden van de Molendijk 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 de Molendijkvariant. Dit komt voort uit de volgende 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. 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 heeft met de Nieuwerbrugers 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 zien de bewonersgroepering van Nieuwerbrug zo'n 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 kaart 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 de Molendijkvariant 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 richting 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 centraansluiting 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 de Molendijkvariant wordt ook door hen niet gezien of prioriteit gegeven.

Kosten-baten verhouding

De kosten van het Molendijkalternatief zullen veel hoger zijn dan eerder veronderstelt. De verkeersprestatie is zeer matig en heeft onbedoelde effecten en daardoor ontbreekt elk draagvlak.

Gelet op dit beperkte draagvlak zal er 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 plaats vinden door maatwerkverbeteringen 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, aansluitend op een parallelstructuur, zou zo'n maatwerkmaatregel kunnen zijn. In de gevoerde gesprekken is duidelijk gebleken dat een oostelijke randweg van veel meer waarde wordt geacht als 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, dan 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 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 vervolgtraject MIRT A12.

5. Conclusie

De Molendijkvariant 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, die aansluit op een parallelstructuur langs 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 zo'n 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 moeten 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.