

Van: Over-de-brug Team
D. Hemmer, Th. Peters, D. Wiersma, A. Janmaat en R. Ypenga

Aan: Gemeenteraad van gemeente Woerden

Betreft: Rapportage "Participatie westelijke ontsluiting Woerden"

Datum: November 2019

Participatietraject 'Over-de-Brug'



INHOUDSOPGAVE

A.1.	Totstandkoming	2
A.2.	Selectie Over-de-brug team (ODB-team)	2
B.	Bijeenkomsten ODB-team	3
C.	Aanbevelingen	5
1.	De Oude Rijn	5
2.	Het Jaagpad	6
3.	Verkeersdoorstroming & verkeersveiligheid	7
4.	De Brug	8
	Tekeningschets	9
5.	Toekomstbestendigheid.	10
6.	Dorpskarakter Barwoutswaarder en Rietveld	10
7.	Wat verder nog mee te nemen	11

A. 1 Totstandkoming

De startnotitie "Westelijke ontsluiting Woerden" beschrijft het doel van het project als volgt: *Het verbeteren van de westelijke ontsluiting van Woerden door een goede en veilige doorstroming van het verkeer te realiseren.*

- *Automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel-, of recreatiebestemming in de gemeente hebben, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of autosnelweg geleid.*
- *Voor automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten en omgekeerd, geldt dat de verplaatsing binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt.*

De **wens** is het verkeer in Woerden-west te spreiden over meerdere routes om zo de doorstroming te verbeteren, de verkeersveiligheid te vergroten en de overlast te beperken en evenwichtiger te verdelen.

Het **doel** is om de verkeersdruk voor inwoners en bedrijven op de kortst mogelijke termijn en op de meest efficiënte en effectieve manier op te lossen. Daarbij zullen ook de routes van het vrachtverkeer worden gezien. Ontvlechting van vrachtverkeer en fietsverkeer is daarbij een belangrijk aandachtspunt om daarmee de verkeersveiligheid van de fietser te vergroten.

De raad heeft verzocht twee alternatieven van een brug over de Oude Rijn met aansluiting op de Hollandbaan te onderzoeken, namelijk:

- Brug aansluitend op de Gildenweg en vervolgens de Hollandbaan (Gildenwegbrug)
- Brug aan de oostzijde van de waterzuivering aansluitend op de Hollandbaan (Brug waterzuivering oostzijde)

Kern van het participatieproces is:

"Het beantwoorden van de vraag hoe elk van de tracévarianten het beste ingevuld kan worden".

Het **streven** daarbij is: zoveel mogelijk draagvlak vanuit de bevolking genereren.

A. 2 Selectie over-de-brug-team

17 april 2019 *informatie-avond Kruiskerk*

Inwoners worden uitgenodigd zich aan te melden voor deelname aan het participatieproces "Westelijke ontsluiting Woerden" zoals omschreven in raadsbesluit 19R.00084 dd 5-03-2019.

1 mei 2019 *brief aan geselecteerden (19U.10339)*

Middels deze brief worden 10 burgers uitgenodigd zitting te nemen in het "ODB-team"

Dit team dient aan de slag te gaan met de "aandachtspunten en ideeën van de direct aanwonenden en ondernemers die gebruik maken van het gebied rondom de nieuwe brug".

B. Bijeenkomsten over de brug team

Het ODB-team is vijf keer op initiatief van het projectteam bij elkaar gekomen. Leden van het ODB-team hebben elkaar ook op eigen initiatief onderling ontmoet en gesproken. Enkele leden van het ODB-team hebben ook deelgenomen aan de ateliersessies.

Startbijeenkomst 18 mei 2019

De vanuit de klankbordgroep ingebrachte varianten zijn op gezag van het projectteam niet door het "Over De Brug Team" (ODB-team) in beschouwing genomen.

Motivatie vanuit het projectteam:

Participatietraject aangaande deze twee nieuwe varianten start pas (en alléén dan) als de raad besluit ook die varianten nader te onderzoeken.

Wel vragen leden van het ODB-team zich oprecht af waarom niet in eerder stadium ook het open terrein op Bww (tussen nr. 140 en nr. 148 tegenover veetransportbedrijf Van Dommelen op Rietveld 48) in overweging genomen en onderzocht wordt. Er is daar aan beide oevers veel onbebouwde ruimte. Er hoeven daar geen woningen gesloopt te worden.

De volgende signalen vanuit de startbijeenkomst zijn via het projectteam ingebracht in het ODB-team en daarna besproken:

- Nut en noodzaak lokale brug wordt niet door iedereen gedeeld
- Beleving tracé's Gildenwegbrug en Rietveldbrug verschillend
- Weinig enthousiasme voor tracé Molendijk
- Extra variant Waterzuivering-west serieus bezien
- Aandacht voor fietsroutes en veiligheid kruispunten
- Let op gevolgen voor Oude Rijn-zone, bedrijventerrein en woonwijken

Vervolgens werd het volgende kader in acht genomen:

"Wij brengen in kaart; de raad beslist."



Foto links: Villa 'Kop en Hagen'



Foto rechts: monumentale boerderij

Intentie

“Een brug in Woerden-west moet er komen”, zo stelt het college.

Dat is niet omdat de bewoners van Rietveld, Barwoutswaarder en Molenvliet er op zitten te wachten, maar omdat er in de stad verkeersproblemen zijn a.g.v. te weinig capaciteit op de bestaande routes over de Rijn.

Of een idee en welk idee het ODB-team aanspreekt, is daarom voor ons buiten de orde.

Dat de brug er komt is, op grond van het raadsbesluit en de uitspraak van de wethouder tijdens de startbijeenkomst, een gegeven.

Van belang is voor ons:

“Aan welke voorwaarden moet het brugplan voldoen om aanvaardbaar te zijn?”

Dat is waar wij ons vervolgens mee bezig gehouden hebben.

N.B.

Het over de brug team startte als een groep van 10.

Als gevolg van de gekozen aanpak haakten na de eerste bijeenkomst 2 deelnemers af.

Binnen de groep van 8 die verder gingen ontstond, a.g.v. de door het projectteam voorgestane rapportage een schisma.

Vijf van de 8 leden konden zich niet vinden in de rapportage zoals het projectteam die presenteerde; 3 van de 8 leden wel.

C. Aanbevelingen

1. De Oude Rijn

De Oude Rijn is opgenomen in diverse Hollandse vaarroutes van zowel watersportorganisaties als bootverhuurders en wordt als gevolg daarvan steeds drukker bevaren. Die groei is nog niet tanende. Watersportorganisaties, bootbouwers en het rijk hanteren v.w.b. doorvaart-hoogtes, doorvaartbreedtes en diepgang normen en classificaties. De praktijk wijkt daarvan af.

Het ODB-team acht het van belang om bij het bepalen van de plaats van de brug daarmee rekening te houden. Welke doorvaarthoogte is er realiseerbaar, welke prioriteit geef je daaraan? Doorvaarthoogte is ook doorkijkhoogte en zo van belang voor de vaarveiligheid.

Ook wordt de doorstroming van het wegverkeer in belangrijke mate bepaald door het percentage schepen dat er door een ongeopende brug kan. Het te weinig rekening houden met het al dan niet recreatieve vaarverkeer leidt ook tot filevorming op het water en daarmee gepaard gaande overlast voor de aanwonenden dan wel het midden van deze vaarroute door het toeristische vaarverkeer.

Wij vinden het daarom zorgelijk dat door de gemeente ingehuurde experts stellen dat het vaarverkeer over de Rijn grotendeels bestaat uit recreatieverkeer en dat men daar in principe geen rekening mee hoeft te houden.

De redenering in het rapport: "Doorvaarthoogte 2.75 is niet haalbaar dus gaan we voor 1.50", achten wij zeer discutabel. Elke decimeter meer doorvaarthoogte heeft een belangrijk positief effect op de doorstroom van het vaarverkeer en de veiligheid van de bootvaarders. Dit is niet onderzocht.

Dat er geen watersportvertegenwoordigers betrokken zijn in het participatieproces zien wij als een omissie.

Zorg dat het een "stille" brug wordt.



Foto: 'Het jaagpad - Woerden'

2. Behoud van het jaagpad

Wij pleiten voor, waar de brug ook komt, behoud van het jaagpad.
Het jaagpad maakt deel uit van het historisch Rijnlandse landschap. Op al te veel plaatsen langs onze historische vaarroutes werden jaagpaden omgeleid, geofferd of dusdanig aangetaast dat ze niet meer als zodanig in het landschap aanwezig zijn. Dat is in Woerden gelukkig nog niet zo. Wij pleiten ervoor dat zo te houden.

Vanuit het oogpunt toerisme en recreatie:

Het jaagpad maakt deel uit van nogal wat (inter)nationale toeristische wandel- en fietsroutes. De Oude Rijnroute en daarmee Woerden, groeien in populariteit.

Vanuit verkeersoogpunt:

Behoud van het jaagpad betekent dat fietsers en wandelaars onder de brug door kunnen. Dit maakt ingewikkelde VTI-constructies t.b.v. fietsers en wandelaars aan Barwoutswaarderzijde overbodig en bevordert zo de doorstroom van het gemotoriseerde verkeer.

Wij vinden het daarom zorgelijk dat de eerder genoemde experts stellen dat onbelemmerde doorgang via het jaagpad niet behouden kan blijven. Temeer omdat dat in onze ogen niet een kwestie van "niet mogelijk" is maar een kwestie van keuzes maken en het maken van keuzes voorbehouden dient te blijven aan de raad.



3. Verkeersdoorstroming & verkeersveiligheid

De brug wordt aangelegd om de Kwakelbrugroute te ontlasten. Het is de bedoeling:

- zwaar verkeer van die route af te leiden om zo de (fiets)veiligheid op die route te verbeteren en de fijnstof- en geluidsoverlast op die route te reduceren.
- verkeer dat niet Woerden-centrum als bestemming heeft van de Kwakelbrugroute weg te leiden.

Het ODB-team stelt:

Laat de nieuwe brugroute geen nieuwe Steinhagenseweg worden. Het is o.i. van belang te zorgen dat het verkeer dat over de nieuwe brug geleid wordt (mits het zich aan de regels houdt) vlot kan doorstromen. Daarbij is het van essentieel belang dat men bij matige snelheid, ongehinderd de route kan volgen. Daarom adviseert het ODB-team:

- Geen chicanes, zo weinig als mogelijk kruisingen.
- Fietsstromen zo veel als mogelijk weg houden van de doorgaande route.
>> *"Ontvlechting van vrachtverkeer en fietsverkeer"* >> (zie startnotitie)
- Zorg dat het verkeer dat gebruik maakt van die route zich houdt aan de nader te bepalen verkeersregels. Niet door snelheidsremmende of verkeerspsychologische maatregelen maar door te zorgen dat respecteren van de verkeersregels beloond wordt en overtreden ervan bestraft (smileys en flitspalen).

Verkeer dat gestaag 40 – 50 rijdt, produceert minder fijnstof en geluid, is veiliger en maakt zo zijn aanwezigheid voor de omwonenden op de route dragelijker.

NB: Hoe minimaliseren we remmend en optrekkend verkeer als gevolg van manoeuvreren om de brug over te gaan?

4. De brug.

In onze ogen is de (doorvaart)hoogte van de brug een van de belangrijkste zaken in dit traject. Het aantal keren dat de brug open moet, bepaalt hoe effectief de brug is. Het is daarom opmerkelijk dat er zo weinig bekend is over het type brug dat er aangelegd gaat worden. Tot nu toe is het niet helder wat wij ons moeten voorstellen bij de te bouwen brug en als gevolg daarvan wat wij ons voor moeten stellen bij de bijbehorende oeversituaties.

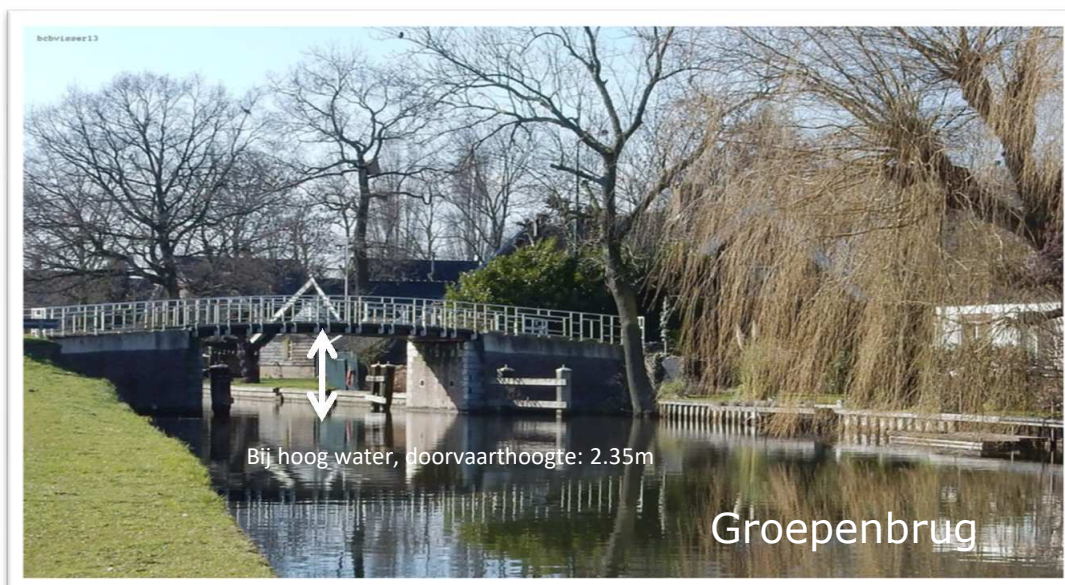
- Welke doorvaarthoogte streven we na?
- Hoe breed wordt de brug?
- Hoe "dik" wordt het bewegende brugdeel?
- Wat is de beoogde verkeerstechnische indeling?
- Welke ruimte is er op de oevers nodig?
- Wat worden de voorrangssituaties?

De brug zou, volgens onze informatie, 17 m. breed moeten worden. Dat heeft een onacceptabele impact op het landschap. (Ter vergelijking: de Rijn is 17 m breed; de burg. Vosbrug is 13m breed). Waar de brug ook komt, ruimte is het probleem. Of het wijs is te kiezen voor een brug die meer dan 13 meter breed is (vergelijk Burg. Vosbrug) wil het team u voorhouden. Ook heeft ons team geen beeld van de vormgeving van de brug. Wat moeten we ons in de verschillende varianten aan ontwerpmogelijkheden voorstellen?

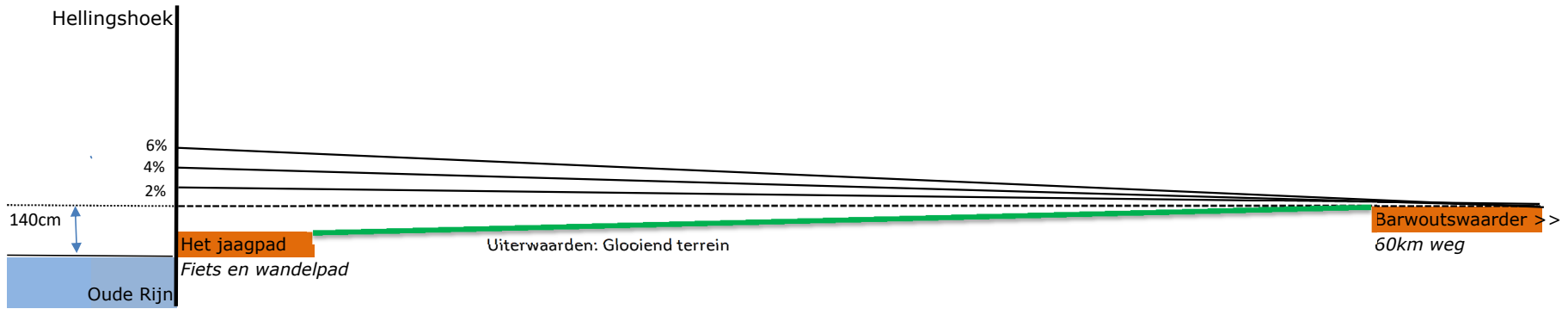
NB.

De Kwakelbrug kent 2 fietsstroken die niet gescheiden zijn van de twee rijstroken voor het autoverkeer. De nieuwe brug zal naar men verwacht/hoopt, op termijn 30% van het verkeer over de Kwakelbrugroute gaan overnemen. Het ODB-team vindt het heel bijzonder dat de nieuwe brug daarvoor 3 autorijstroken en 2 daarvan gescheiden fiets-en voetgangersstroken moet gaan krijgen. Te meer omdat gemeente niet de intentie heeft ervoor te zorgen dat de nieuwe brug tot meer verkeer rond Woerden gaat leiden. En, hoe breder de brug, hoe groter de impact op de omgeving van de brug.

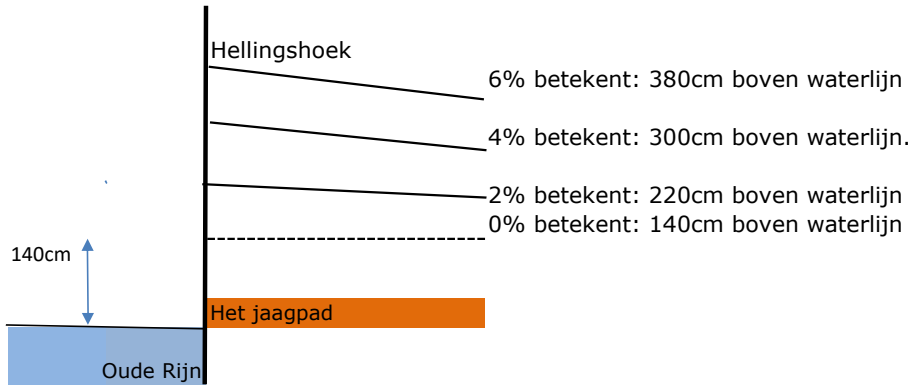
Van belang is het ook om, ook in dit opzicht, ervoor te zorgen dat de brug het landschapsbeeld geen geweld doet maar juist versterkt. Zoals een van de teamleden het formuleerde: "Leg er een brug neer die ons het gevoel geeft dat hij er altijd al lag".



"Iedere verhoging van de hellingshoek met 1% leidt tot 40cm hoogtewinst"



Detailtekening:



5. Toekomstbestendigheid.

De gemeente heeft de hoop dat er op termijn ook bij Nieuwerbrug een oeververbinding komt. ProRail denkt na over spoorverbreding en vervanging van de gelijkvloerse spoorwegovergangen op de lijn Utrecht-Leiden.

Dan is er ook nog de wens tot een station Woerden-west en een P&R terrein. Of dat gebeuren gaat en waar die dan gesitueerd gaan worden is nu nog niet te voorspellen. Als gevolg daarvan is het de vraag wat de toekomst ons brengt m.b.t. Barwoutswaarder-buitengebied. Dat betekent voor Woerden dat nog niet te bepalen valt waar de al dan niet noodzakelijke/gewenste westelijke randweg moet gaan komen.

Daar tegenover staat dat als het buitengebied van Barwoutswaarder vanuit de stad ontsloten gaat worden, dat logischerwijs in het verlengde van de Hollandbaan gaat gebeuren en niet via de Waardsebaan, Molenvlietpark of de dijk van Barwoutswaarder.

Wij achten het daarom van belang dat bij de keuze uit de twee brugvarianten met het bovenstaande rekening gehouden wordt.



Foto: Burg.woning - Rietveld

6. Dorpskarakter Barwoutswaarder en Rietveld:

Houd oog voor het dorpskarakter van Barwoutswaarder en Rietveld.

- Het zijn groene lintdorpen met monumentale boerderijen die deel uit maken van het Groene Hart en recht hebben op de status "beschermd dorpsgezicht"
- Panden als villa "Kop en Hagen", de burgemeesterswoning, het theehuis en de vele monumentale boerderijen zijn beeldbepalende gebouwen. Dat betekent, laat het geen lelijke brede vierkante brug worden maar een brug die karakter en schoonheid van het gebied accentueert en het verkeer maant tot rustig rijgedrag.
- Respecteer het speeltuintje aan de Rijn dat ook fungeert als ontmoetingsplaats en feestterrein van de dorpen Barwoutswaarder en Rietveld.

Betrek alleen daarom al het ODB-team ook bij het maken van de uitvoeringsplannen.

7. Wat verder nog mee te nemen:

Veldbloemenlaan

Op beide brugroutes speelt de verkeerssituatie Veldbloemenlaan/Hollandbaan.

Van belang is het de kruising daar zodanig aan te passen dat er een overzichtelijke veilige kruising ontstaat, waarbij de overgang tussen een gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg zichtbaar wordt en veilig oversteken van de Veldbloemenlaan naar het op het industrieterrein gelegen kinderdagverblijf ingepast wordt.

Te overwegen valt of het niet verstandiger is het kinderdagverblijf te verhuizen naar de woonwijk.

Verkeersoverlast Barwoutswaarder en Rietveld

Zowel Rietveld als Barwoutswaarder en Molenvliet ondervinden veel hinder van forensenverkeer en vrachtverkeer vanuit en naar de richting Nieuwerbrug.

Laat de nieuwe brug niet uitnodigen tot meer verkeer.

En, verlos Barwoutswaarder en Molenvliet van het bedrijfsverkeer van en naar Nieuwerbrug.

Gepresenteerde kosten

Wij vinden het bijzonder dat in de door het projectteam begrote kosten geen aandacht is voor de gebiedsontsluiting die er ontstaat wanneer de brug aan de oostzijde van de waterzuivering gelegd wordt. Temeer omdat het hier grotendeels gemeentegronden betreft die te gelde gemaakt kunnen worden. Dit zou de door college en raad te maken keus belangrijk kunnen beïnvloeden, omdat de totale kosten van de brug lager worden.

Tot slot:

Wij vinden het van belang dat de gemeente zich genereus opstelt naar de bewoners wier huis en erf als gevolg van de brug verdwijnen. Niet alleen financieel maar ook middels hulp en medewerking bij het vinden van een nieuwe woon- of werklocatie.

Maar waar de brug ook komt te liggen, de bewoners zitten niet te wachten op een 13 in een dozijn brug die er neergelegd wordt omdat hij "voldoet aan de normen" en daarbij voorbij gaat aan de randvoorwaarden zoals door ons in deze rapportage benoemd.

Versie: 1.0

Datum: November 2019

**Teamleden: Antoon Janmaat
Dennis Hemmer
Dirk Wiersma
Rixt Ypenga
Theo Peters**

