

Verlag Klankbordgroep

14-05-2019

1^e bijeenkomst

**Aanwezig gemeente
Woerden:**

Huib van der Kolk, Len Hazeleger, Mark van Baaren, Ron
Linschoten en Lobke Westerterp

**Aanwezige klankbordgroep
leden:**

Albèrt de Goey, Pascal Vonk (POVW), Fred van der Worp, Ton
Kromwijk, Maarten van Bommel, Arnoud Sportel, Frank van
Kalshoven (Wijkplatform Rijnsoever), Theo Streng (Wijkplatform
Schilderskwartier), Arnold van Hengel (Veilig verkeer Nederland),
Piet Brak (Hugo Kotestein), Inger van Mourik (Dorpsplatform
Zegveld).

Afwezig:

Johan Smit, Leander Petit (Wijkplatform Molenvliet), André de
Boer (Fietsersbond)

1. Welkom (Huib van der Kolk, projectmanager)

2. Toelichting op project Brug Woerden-West

Huib geeft een korte toelichting op het project; zie ook PowerPoint presentatie.

17 april was een startbijeenkomst voor alle belangstellende uit Woerden en Nieuwerbrug. De brug moet een duurzame oplossing bieden, de verkeersmodellen zijn ook met het oog op lange termijn gemaakt. Er is een budget opgenomen in de meerjarenbegroting (12.5 miljoen), maar als overschrijding nodig is voor een duurzame brug, zal het projectteam het niet nalaten dit te adviseren.

Het streven is een open participatietraject, de uiteindelijke keuze is aan het college en de raad. Op de website www.brugwoerdenwest.nl komen alle verslagen, tekeningen, onderzoeken en bewonersinbreng te staan. Dit platform is er, omdat we open, eerlijk en transparant willen zijn voor een breed belang en een luisterend oor willen bieden. Dit betekent niet dat alle inbreng even zwaar wordt gewogen en alles meegenomen wordt. Er wordt op de feiten gehandeld, maar we willen wel met iedereen in gesprek kunnen gaan. Daarnaast is het een goede manier om te informeren.

Deze klankbordgroep bestaat uit afgevaardigden van verschillende organisaties. Een persoon kan meerdere belangen vertegenwoordigen. Het verslag van de avond wordt niet woordelijk geschreven, maar standpunten etc. worden samengevat.

3. Mededelingen

-

4. Kennismaking en eerste inbreng

- Het procesvoorstel om losse argumenten en standpunten (per organisatie) te verzamelen wordt verworpen, omdat dit tot een 'grabbelton' kan leiden waaruit de meest gewenste punten worden gehaald. Voorgesteld wordt om met de hele klankbordgroep te zoeken naar een gezamenlijk standpunt/ plan (of een paar varianten). Mogelijk zijn dan individuele concessies nodig, maar volgt wel gezamenlijke consensus. Op die manier is de kans om invloed te hebben in de politiek het grootst. Dit is ook succesvol gebleken met (het proces rondom) de Verkeersvisie, waaraan een aantal van de aanwezigen heeft meegewerkt. Ook belangrijk om aan te sluiten op de Verkeersvisie.
 - o Dit punt krijgt algemene instemming en wordt de werkwijze.
 - o Huib overlegt met Arjan. Nieuwe naam huidige klankbordgroep is 'adviesgroep'.

- Genoemd wordt dat het verkeerskundig onderzoek van het gebied te beperkt is, het is ook nodig om het kruispunt Hollandbaan-Waardsebaan mee te nemen. Hier komt al het verkeer samen en ontstaan de problemen.

Reactie:

- o In het najaar zullen maatregelen getroffen worden om de capaciteit en dus de doorstroming te verbeteren.

5. Rol van de Adviesgroep

Als adviesgroep wordt er geen gezamenlijk product gemaakt. De adviesgroep adviseert het projectteam gevraagd en ongevraagd. Het advies van de adviesgroep krijgt de raad ook te zien. Belangrijk om in het oog te houden dat informatie en input wordt opgehaald op verschillende manieren; Adviesgroep, ateliersessie, Over de brug--team, online platform etc. De inbreng en reacties die via deze kanalen binnenkomen, worden positief-kritisch bekeken en gewogen. Mogelijk worden reacties uit andere sessie ook besproken in de adviesgroep.

6. Bespreken beoordelingskader (discussie)

Op het scherm wordt de opzet voor het beoordelingskader getoond. Dit beoordelingskader is de meetlat waarlangs de verschillende alternatieven worden gelegd. De hoofddoelstelling van de raad is het ontlasten van de Rembrandtlaan en de Boerendijk en het verkeersnetwerk in Woerden robuuster maken.

Opgemerkt wordt dat het alternatief aan de westkant van de RWZI mist.

Vervolgens wordt het beoordelingskader van boven naar onder doorlopen.

Verkeer en vervoer, 1^e criteria.

- Niet zozeer kijken naar minder verkeer op Rembrandtlaan, maar verkeer voor buiten Woerden om de stad heen leiden. Het is beter om te kijken naar welk alternatief dit het beste doet, in plaats van alleen naar ontlasting Rembrandtlaan en Boerendijk.

Reactie:

- o Het huidige vraagstuk binnen de coalitie is ontlasting van de Rembrandtlaan, dus lokale functie. Dit heeft dan ook de focus. De oplossing moet wel doorontwikkeldbaar zijn naar randweg. (Zie Toekomstbestendigheid). We kijken naar wat (lokaal) op de rest van het Woerdense wegennet gebeurt, naar andere hoofdroutes in Woerden en naar de toekomst.
- Het onderscheid tussen deze drie criteria beter verwoorden in het beoordelingskader.
- Meenemen hoe de verhouding tussen doorgaand en bestemmingsverkeer ligt. Dit heeft gevolgen voor het 'nut' van een brug.

Reactie:

- o Er komt een nieuw model, waarbij de oude gegevens wel in het oog worden gehouden. Binnen Woerden leeft sterk dat er veel doorgaand verkeer is door Woerden, maar in de praktijk blijkt dit beperkt te zijn.

Verkeer en vervoer, 2^e criteria.

- Niet SMART, nader definiëren.

Reactie:

- o Met elkaar moet nagedacht worden over welke trajecten kritiek zijn. Hiervoor inbreng van de adviesgroep, maar ook via andere kanalen. Voor een deel is het al uitgewerkt (vertaling verkeersmodel naar reistijd in MKBA).
- o Doelstelling is doorstroming verkeer bevorderen.
 - Doelstelling 2 in Verkeersvisie is fietsmobiliteit bevorderen voor verplaatsingen binnen de gemeente boven verplaatsingen per auto.

Verkeer en vervoer, 3^e criteria.

- Gebied goed in beschouwing nemen: dus tot kruispunt Hollandbaan-Waardsebaan.

Verkeer en vervoer, 4^e criteria.

- Over welke wegen gaat het hier?
- Moet niet gewoon aan de CROW eisen voldaan worden?

Reactie:

- o Ja, maar er zijn ook 'grijze gebieden'. Gekeken wordt naar hoe er zoveel mogelijk aan de eisen kan worden voldaan en waar dat niet kan, wordt dit duidelijk aangekaart en gerapporteerd.
- Expliciet fietsers en voetgangers(veiligheid) noemen.
- Scheepvaart (stremmingseffecten etc. opnemen als criterium).

Gebiedskwaliteit, criteria 1

- Criterium: het liefst geen sloop van bestaande woningbouw. Niet haalbaar, maar misschien wel meenemen als criterium. Monument weegt zwaarder dan stuk landschap, dus dit criterium nog verder opsplitsen. Splitsing tussen natuur en bebouwde omgeving.
- Is leefbaarheid niet een los criterium?

Reactie:

- o Het begrip 'leefbaarheid' is opgesplitst. Nu wordt naar een voorkeurstracé toegewerkt. Na de keuze door de raad, wordt gedetailleerder onderzoek uitgevoerd. Wel moet worden voorkomen dat vervolgonderzoek zal leiden tot een volkomen andere keuze. Er wordt nu al een quickscan uitgevoerd. Deze komt op tafel bij de adviesgroep. Uitkomsten kunnen leiden tot een kostenpost en moeten dus meegenomen worden in de afweging. Zal hoogstwaarschijnlijk niet dominant zijn in de besluitvorming.

Gebiedsontwikkeling, criteria 1

- Worden de gronden die nu al van de gemeente zijn ook meegenomen in de afweging? In het kader van meekoppelkansen? Bijvoorbeeld gebied net buiten De Lobben. Waar de gemeente nu al grond bezit, kan van invloed zijn voor waar een toekomstige randweg komt.

Reactie:

- o Deze kaarten hebben we. Maar we kijken nu niet naar een randweg. Wel hebben we als criterium dat de weg uit te breiden moet zijn naar een randweg. Maar als het door deze groep als een kans gezien wordt, dan moeten we het concretiseren.

Toekomstbestendigheid, criteria 1

- Relatie leggen met Verkeersvisie (punt van verkeer wat geen herkomst of bestemming in Woerden heeft buiten Woerden om laten rijden).

Gebiedskwaliteit, criteria 1

- Onder 'landschap' toevoegen dat er aandacht voor bijzondere bomen moet zijn.

Milieu en leefbaarheid, criteria 2 en 3.

- Betreft luchtkwaliteit en geluidsbelasting is een kwantitatieve analyse niet zinvol, meten is beter. Een voorbeeld van afwijkingen van berekening zijn de metingen aan de Hoge Rijndijk.

Reactie:

- o De wet bepaalt dat er berekend moet worden. Metingen zijn een momentopname. De berekeningen geluidsbelasting zijn over een periode van 10 jaar en geven een gemiddelde. Het blijft weliswaar een prognose, maar geven een beter beeld dan metingen omdat een meting een momentopname is en daarmee niet representatief is. Alle geluidgevoelige bestemmingen (gevels) worden berekend. Er zijn ook al veel onderzoeken gedaan, deze komen op de website te staan. Resultaten geven ook richting aan de afweging welk wegmateriaal wordt gebruikt etc.

Milieu en leefbaarheid, criteria 5

- Wat doet het punt 'Nature-2000 in het rijtje? (Natuurgebied Nieuwkoopse plassen)

Reactie:

- o Het is een wettelijke regel waaraan moet worden getoetst

Kosten, criteria 1.

- Wordt er nog een uitsplitsing gemaakt tussen de verschillende kosten? Kosten brug en bijkomende kosten?

Reactie:

- Er wordt gebruik gemaakt van standaard systematiek kostenraming. Alle kosten per tracé worden geraamd. Inclusief vastgoedkosten etc. Voor zover mogelijk worden deze gedeeld, maar vanwege onderhandelingspositie etc. kan niet alles gepubliceerd worden. Uiteraard zullen wel alle kostenposten worden meegenomen in de raming en dus deel uitmaken van de uiteindelijke afweging.

Overig.

- Wordt het tijdspad van de alternatieven meegenomen als criterium?

Reactie:

- Als we grote verschillen gaan zien, is het een relevant criterium. Nu nog geen reden om procedurele verschillen te zien, maar als ze er blijken te zijn, nemen we het mee. Het moet nog wel SMART worden gemaakt.

7. Toelichting verkeersuitgangspunten (discussie)

Zie presentaties.

.

Vraag

Nu wordt op robuustheid getest, omdat het een extra brug over de Oude Rijn betreft. Maar moet je niet ook naar barrières kijken; inzichtelijk maken of gebeurtenissen op A12 etc. van invloed zijn? Met het oog op toekomstbestendigheid?

Antwoord

Er wordt nu een herberekening gemaakt voor de invloed op verkeersstromen op de verschillende alternatieven (oost-/ westkant RWZI, snelheid) op basis van het huidige VRU (verkeers)model. De toename van verkeer, ook op de A12, is meegenomen in het model. De robuustheid is daarmee geborgd.

Vraag

Waar komt het aandeel fietsers vandaan? Er zitten wel auto's in verkeersmodel, maar geen fietsers.

Antwoord

Fietsers zijn inderdaad van grote invloed op de (doorstroming bij) de rotondes. Deze zijn niet opgenomen in verkeersmodellen, maar worden handmatig in het model geplaatst, omdat fietsers extra vertraging op kruispunten veroorzaken.

Vraag

Als blijkt dat een rotonde in de toekomst een betere oplossing is, wordt deze dan meegenomen?

Antwoord

Ja, maar dat ligt niet in de lijn der verwachting. Een kruispunt met iVRI's is beter in te regelen op het verkeersaanbod. Bovendien loopt bij een rotonde het verkeer vast wanneer de brug open staat.

Vraag

Met welke toename van auto's rekenen jullie op de Gildenweg?

Antwoord

Nu zijn het er 2400 (motorvoertuigen per etmaal). Op de brug zijn het er 5000, zoals uit eerdere berekeningen blijkt. Hoe verder je komt op het tracé, hoe minder verkeer. Komende week komen er camera's op de kruispunten Gildenweg, om situatie daar in kaart te brengen. Voornemen is middengeleiders toe te voegen aan kruispunten.

Het psychologisch effect van meer westelijk een brug aanleggen, is groot. Dus hoe westelijker, hoe minder gebruikers.

Vraag

Er is nog niet ingegrepen met verkeersremmende maatregelen op de Boerendijk o.i.d. Hier is geen rekening mee gehouden in berekeningen, maar het behoort wel tot de opties. Daarmee zou je verkeer (en cijfers) kunnen sturen en kun je de Verkeersvisie navolgen.

Antwoord

We staan open voor suggesties. Echter ijsde Boerendijk een ontsluitingsweg en ligt het niet in de lijn der verwachting omhing snelheid remmende maatregelen te treffen. In het kader van het project

Doorstroming Woerden West worden er verschillende maatregelen op de Boerendijk getroffen (aanpassen kruispunt Boerendijk – Hoge Rijndijk, Boerendijk – Chrysantstraat en aanleg tweerichtings fietspad aan zijde centrum/Kromwijkerwetering).

Vraag

Wat wordt ontworpen bij de ateliersessies?

Antwoord

Er wordt hier niet ontworpen, maar het doel is vooral informatie en aandachtspunten ophalen aan de hand van tekeningen en informatie delen. Dus doel is om a) te verrijken en b) draagvlak krijgen en c) te informeren.

Vraag

Over wat voor grootte brug praten we? Voetpad, fietspad, opstelplaatsen?

Antwoord

Grofweg 15 meter brugdek, en daarbij nog schampruimte. Het wordt een ophaalbrug, maar nog geen duidelijkheid over welk type. Hierover worden bewoners gevraagd mee te denken. Het ontwerpproces wordt ondersteund door VenhoevenCS, een stedenbouwkundig bureau.

Vraag

Hoe ziet komende periode eruit qua tijdspad?

Antwoord

Voor de zomer twee bijeenkomsten met de adviesgroep, hier kan een 3^e bij. Ateliersessies worden ook voor de zomer afronden. Vervolgens wordt in de zomer het werk gedetailleerd. Na de vakantie komt alles nog een keer terug in de adviesgroep en in breder verband. Daarna is het ontwerp niet af, maar hopelijk wel voldoende om een keuze te kunnen maken. We bereiden dus een collegebesluit en raadsvoorstel voor. Hopelijk wordt voor januari een keuze gemaakt door de raad. Maar voor alles geldt: liever kwaliteit dan kwantiteit, dus als het een maand extra kost, dan gaan we daarvoor.

Tijdens de tweede bijeenkomst is misschien al een grof beeld mogelijk van het beoordelingskader in schetsen. Met name de landschappelijke uitgangspunten; de bouwstenen van het ontwerp. Als er uitkomsten zijn van modelstudies, worden deze ook gedeeld. We werken van grof naar fijn. Als tussentijds varianten af blijken te moeten vallen, dan kan dat.

Actie: 3^e avond prikken. Niet eerder dan 19:30 uur.

8. Wat verder ter tafel komt

-