

Verslag adviesgroep Brug Woerden-West

Datum: 27 juni 2019
Aanvang: 19.30 uur
Plaats: Blekerijlaan 14, 3447 GR Woerden, (Gemeentehuis, vergaderzaal 7)

Deelnemers:

Aanwezig: Huib van der Kolk, Len Hazeleger, Mark van Baaren en Lobke Westerterp (gemeente Woerden), Albèrt de Goey, Pascal Vonk (POWW), Fred van der Worp, Ton Kromwijk, Arnold van Hengel (Veilig verkeer Nederland), Frank van Kalshoven (Wijkplatform Rijn oevers), Theo Streng (Wijkplatform Schilderskwartier), Piet Brak (Hugo Kotestein), Inger van Mourik (Dorpsplatform Zegveld), Jan van Oorschot (Wijkplatform Molenvliet)

Afwezig (met kennisgeving):

Arnoud Sportel, Maarten van Bommel, André de Boer (Fietsersbond), Ron Linschoten, Johan Smit (Molenvliet)

1. Welkom (Huib van der Kolk, projectmanager)

2. Mededelingen

a. Terug melden: themabijeenkomst gemeenteraad

Sheet uit PowerPointpresentatie 'Toekomst Woerden-West' laat zien wat aan de raad is gepresenteerd, in een puur informatieve bijeenkomst. Dinsdag 2 juli wordt de presentatie bij het college gehouden.

b. Terug melden: commissie ruimtelijke kwaliteit en erfgoed

Was een goed overleg, Hebben geadviseerd een cultuurhistorische waardenonderzoek te doen en een beoordelingscriterium ontwerp kwaliteit toe te voegen. Dit advies wordt overgenomen.

3. Verslag vorige vergadering

Bij een aantal punten zijn opmerkingen geplaatst.

“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:

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

Opmerking bij dit punt is dat de reactie geen antwoord is op de opmerking. Uitleg volgt dat het hele verkeersonderzoek over wordt gedaan. Met hetzelfde model, maar nieuwe sommen. Hierin worden ook alle vastgestelde plannen/ontwikkelingen in meegenomen. Op 10 juli volgt hier de uitslag van en kan het besproken worden. Het bovenstaande is onhandig geformuleerd. Later dit jaar volgt het nieuwe model waarmee varianten ter zijner tijd opnieuw doorgerekend zullen worden.

Inrichting participatieproces. De behoefte wordt geuit aan meer structuur en integraliteit. Nu lijkt het alsof er drie groepen zijn die over dezelfde thema's praten. Er is vrees dat hetzelfde proces en probleem optreedt als bij de Verkeersvisie. Toen kwam er een stuk op tafel waarin de deelnemers zich niet herkenden.

Een ander deel van de Adviesgroep ziet wel kans van slagen voor deze aanpak. Het is nodig om goed te bedenken wat de functie van deze groep is en welke plek hij heeft in het totaal. Een eenduidig advies is wenselijk, dat is de rol van deze groep: advies en klankborden.

Reactie: de Adviesgroep bestaat uit leden die een grotere groep vertegenwoordigen en spreken voor een groot deel van Woerden. Daarmee heeft ze een belangrijke stem in het advies richting de raad.

De ateliersessies zijn er op gericht om iedereen inspraak te geven en mee te laten denken. Een eenduidig geluid is in de ateliersessies niet nodig. Het Over de Brug-team denkt vooral na over de toegevoegde waarde van de verschillende tracés en heeft het verder niet over verkeerscijfers en de tracé-tekeningen etc. Van alle drie de groepen worden de resultaten gebruikt en hebben elk hun eigen accent. Het is goed de resultaten uit te wisselen en te reflecteren.

Het projectteam heeft een eigen verantwoordelijkheid en integreert alle resultaten. De adviesgroep adviseert het projectteam dat deze advisering zeer serieus behandelt. De Adviesgroep heeft alle ruimte aan het eind ook een eigen eindadvies te geven, en indien gewenst aan te geven op welke punten het van mening verschilt van het projectteam. Vanzelfsprekend doen we als projectteam en adviesgroep ons best om het zoveel mogelijk eens te worden over de feiten. Het advies van de adviesgroep kan eveneens aan college en raad worden gestuurd. De vertegenwoordiger van OKW/POVV is van mening dat met deze rolverdeling er onvoldoende garantie is dat hun advisering goed doorklinkt in het eindresultaat.

Vraag bij het beoordelingskader, Verkeer en vervoer, 4^e criteria. Hier wordt genoemd "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."

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

Er wordt een tegenstrijdigheid opgemerkt; hoe kun je toewerken naar een duurzame oplossing als je niet aan alle eisen voldoet?

Reactie: er zijn ambities en er wordt gestreefd naar een zo goed mogelijk project. Maar niet altijd kan worden voldaan aan alle eisen en moet een afweging in worden gemaakt. Zaken die echt onverantwoord zijn (onveilige weg, te scherpe bocht etc.), worden niet gedaan. Maar bijvoorbeeld betreft de eis van geen ontsluitingen aan een doorgaande weg, wordt hier soepeler mee omgegaan. Er wordt goed op gelet dat we een toekomstvaste oplossing maken. Dat kan ook in stappen worden gerealiseerd.

Vanuit de Adviesgroep wordt hier anders tegenaan gekeken. Er is weinig vertrouwen dat bij een gefaseerd werken naar een goed eindresultaat de later te realiseren fases worden uitgevoerd. Er is een sterke voorkeur geuit om eerst te kijken wat het einddoel is en van daaruit terugrekenen wat de tussenstappen moeten zijn.

Er wordt twijfel geuit of we zo in een constructief proces zitten.

Zowel op de rol van de adviesgroep als de wijze van omgaan met normen etc. is er nog geen overeenstemming. Geconcludeerd wordt dat we elkaar op de intenties herkennen maar nog geen gedeelde werkwijze hebben. Dit vergt aandacht in het vervolg.

Het verslag is verder vastgesteld.

4. Beoordelingskader (aangepaste versie)

Ontvangen opmerkingen zijn zo goed mogelijk verwerkt. Ook is het kader gepresenteerd bij de commissie Ruimtelijke Kwaliteit en erfgoed (CRKE) en hun opmerkingen zijn ook meegenomen. De wijzigingen worden besproken (zie presentatie).

Wijzigingen moeten nog teruggekoppeld worden naar achterban adviesgroep. Dus de adviesgroep kan niet meteen instemmen, maar bespreekt het volgende week met de achterban. Reactie via e-mail volgt.

Reistijd

Hoe moet dat gescoord/ genoemd worden in het beoordelingskader?

Hierover is iets genoemd in de Verkeersvisie. Wat hier genoemd wordt, is echter moeilijk te toetsen, omdat de brug er nog niet is en het wordt vastgesteld doormiddel van metingen. Zoektocht is nu naar een ander criterium: reistijdfactor. Bij geen verkeer is de reistijdfactor 1. Reistijdfactor van 1-1.5 houdt in dat het 50% langer duurt t.o.v. reistijd van geen verkeer. Er wordt gekeken naar gemiddeldes, dit maakt de reistijd inzichtelijker. De jaarlijkse groei wordt meegenomen. Voorstel is om deze rekenmethode, welke afwijkt van de Verkeersvisie, te gebruiken. Er moet nog gekeken worden of de 10 minuten in de Verkeersvisie wel kloppend is.

Hierbij de vraag of deze werkwijze geaccepteerd wordt.

Deze werkwijze wordt geaccepteerd.

5. Toekomstbeeld Woerden i.r.t. brug Woerden-West

Het streven is niet in de eerste plaats om eens te worden over een scenario. Wel is het belangrijk om na te gaan wat mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn. Deze ontwikkelingen zijn onzeker, maar het is wel mogelijk om in te spelen op de scenario's van de brede toekomstbeelden.

Genoemd wordt dat het moeilijk/ onmogelijk is om over maatregelen te praten, als er nog geen besluiten zijn gemaakt, bijvoorbeeld over woningbouw en schuifruimte.

Antwoord: het is een politiek proces, het college is met dit soort gesprekken bezig. Het enige wat eigenlijk kan, is nadenken over wat je kunt doen en werken met waarschijnlijkheden en minder-waarschijnlijkheden.

Opgemerkt wordt dat in een van de tekeningen mist de afslag naar Harmelen. Ook loopt de groenstrook bij industrieterrein Bolton te ver door.

Gereageerd wordt dat de huidige tekeningen Globaal zijn; bedoeld om de hoofdstructuren te laten zien. In nadere uitwerking moeten deze zaken zeker meegenomen worden.

Hoofdkeuzes zijn de locatie van de brug en aansluiting op verkeersstromen; westelijker of oostelijker, heeft invloed op effecten korte en lange termijn. Hierbinnen zijn veel afwegingen te maken en heeft te maken op prioriteiten vanuit de politiek.

Vraag: Is er ook een scenario 'geen brug'? Want eigenlijk zouden er eerst basiskeuzes gemaakt moeten worden, voordat vervolgkeuzes aan bod komen. De context is niet duidelijk.

Reactie: Het advies om de keuze van de brug te maken nadat hoofdkeuzes zijn gemaakt in de richting van de toekomstige ontwikkeling is zeker mogelijk

Vraag Huib: Wordt het patroon dat nu geschetst is herkend?

Reactie: Het Rietveld als cultuurhistorische zone in het groene hart is eigenlijk staand beleid. Daarom is de N50 nu al aangelegd op zo'n manier dat het verkeer beperkt wordt. Op die manier is de groene cultuurhistorischezone herkenbaar. Vanuit de lokale problematiek gezien zou een stadsbrug bijvoorbeeld bij de Rembrandtlaan het meest wenselijk zijn.. Maar als de optie open blijft dat het een regionale ontsluiting en hoofdverbinding wordt, dan moet de brug daarop ingericht worden. Dus hoe pak je dat aan?

Reactie: Er zijn dus losse vraagstukken. Rijkswaterstaat zoekt naar ontsluitingen, hierbij is een brug over de Oude Rijn niet direct nodig. Zij zien het meeste in een oostelijke randweg. Vanuit de stad gezien, is een extra verbinding over de Oude Rijn en van Noord naar Zuid wel wenselijk.

- ➔ Verschil tussen binnenstedelijk en buitenstedelijk. Over woningbouw zijn nog diverse scenario's mogelijk. Als je kijkt naar de doelstellingen: Boerendijk en Rembrandtlaan te ontlasten en een robuuster netwerk te maken dan moet er een brug komen. De ligging bepaalt de mate waarin Rietveld en Hollandbaan een hoofdverbindingroute (zolang er geen westelijke randweg is).
- ➔ Vraagstuk wordt genoemd dat verkeer vanuit Noorden om de stad heen geleid kan worden. Op lange termijn wellicht mogelijkheid om Rietveld te kruisen, in plaats van eroverheen rijden. Nieuwe weg over industrieterrein bij Bolton. Brug moet dan nu aangelegd worden dat op lange termijn Rietveld goed gekruist kan worden. Verkeer wil je niet op het Rietveld hebben.

Duidelijk is dat het moeilijk is om een advies te formuleren, wanneer toekomstscenario's niet duidelijk en gekozen zijn. Er is een omgevingsvisie nodig. Andere vraag is de ranking van de beoordelingscriteria. Keuze hiervan ligt bij de politiek. Projectgroep maakt inzichtelijk wat de keuzes zijn en wat de effecten van de keuzes rondom de criteria zijn.

Opties Waardsedijk, spoorwegovergang en sportvelden naar de westkant van Woerden worden aangestipt. Hier moet kritisch naar gekeken worden. Indien gewenst, kan dit de volgende keer wederom besproken worden.

6. Uitkomsten ateliersessie (di 25 juni)

De alternatieve tracés moeten zorgvuldig afgewogen worden aan de hand van het beoordelingskader. Dat geldt ook voor de varianten voor de ligging van de brug bij het Gildenwegtracé. Er komt een notitie met de afwegingen. Uitkomst is een afgewogen voorlopige voorkeur.

Er wordt ervaren dat er te onzorgvuldig keuzes wordt gemaakt. Het lijkt erop dat er al een keuze zijn gemaakt binnen de varianten. Het is nodig om essentiële tussentijdse keuzes expliciet te beargumenteren in een notitie. Ook is het wenselijk duidelijk te maken hoe het keuzeproces is gegaan en betrokkenen niet te overvallen met keuzes.

Hierop wordt gereageerd dat het voorlopige keuzes zijn. Op die manier wordt het ook op het platform geplaatst, met de afwegingsnotitie ernaast. Tussentijdse keuzes zijn noodzakelijk om tot een resultaat te komen. De manier en volgorde waarop nu gecommuniceerd is, is niet handig, dus dit moet in het vervolg zorgvuldiger. Streven is de afwegingsnotitie zo spoedig mogelijk te delen.

Er wordt niet ontworpen met het oog op het gereserveerde budget. Natuurlijk wordt zeker wel op de kosten gelet, maar allereerst moet de brug en het tracé veilig en functioneel zijn. Hier wordt rekening mee gehouden. De kosten hiervoor wordt naar de politiek gecommuniceerd en dan is het aan hen om keuzes te maken.

Voorlopige ontwerpen zijn op doorvaarthoogte 1.40m: sloepjes zonder kajuit kunnen erdoor. Aan de hand van die ontwerpen is nog gesprek mogelijk over de hoogte, kan eventueel iets hoger. Afweging is of dit toegevoegde waarde heeft, aangezien de meeste boten fors hoger zijn dan die 1.40. (Inmiddels gaan we uit van 1,50 m als minimum).

7. Hoe om gaan met extra alternatieven

Westelijke ingediende variant meegenomen in nieuwe modelanalyse. Afgelopen dinsdag veel kritiek op snelheid naar 80 te brengen, men stond positiever tegenover 50km/uur. Hierover kan later besloten worden.

Waar moet de variant Rietveld aan westkant RWZI komen?
Door het terrein Baars, niet strak naast RWZI. Op die manier hoeft er geen huis gesloopt te worden. Geen algemene instemming door de Adviesgroep, want er is nog geen informatie gedeeld. Vraag blijft open. Vraag is ook of het alternatief de moeite waard is om verder uit te werken. Deze variant wordt toegelicht en besproken.

Afgesproken is dat variant wordt uitgewerkt en toegelicht, zodat het met de diverse achterbannen besproken kan worden.
Variant wordt meegenomen in de afwegingen.

Ander alternatief is een brug ter hoogte van de Rembrandtlaan richting Kuipersweg. Is heel dure variant in verband met aankop bedrijven, maar, wel gunstig qua verkeer. Is deze variant de moeite waard om mee te nemen? En in welke mate?
Variant is gekozen in combinatie met revitalisering bedrijventerrein. Vraag is of zo'n brug past in het plaatje van revitalisering. Als het niet past, dan is dit alternatief niet zinvol. Als het wel past, dan meenemen. Projectleider revitalisering is niet direct enthousiast. Eerste reactie van als de ondernemers was ook aarzelend. Ligging brug en weg is mogelijk niet meest voor de hand liggend voor revitalisering.
Gereageerd wordt dat het een afweging moet zijn dat ondernemers het mogelijk niet prettig vinden, tegenover dat bewoners uit hun huis gezet worden.

Conclusie: globale/ grof ontwerp maken, op hoofdlijnen. Meenemen in beoordelingskader en voorleggen aan de raad. Effecten worden ook doorgerekend in verkeersmodel

Ontwerp Kuipersbrugvariant heeft wel wat tijd nodig. 16 juli is misschien een globaal tracé beschikbaar. De doorrekening van de effecten staat gepland voor de zomer, dus pas daarna kan het besproken worden.

In september nog een ronde over het geheel en daarna volgt het eindadvies.

8. Wat verder ter tafel komt

Aandacht voor hoe je instellingen kunt wijzigen voor ontvangen notificaties op het online platform.

Oproep Fietsersbond om mee te doen.