

**Technische vragen m.b.t.
Aanvullend onderzoek Grontmij
Boerendijk-Rembrandtlaan, Rietveldbrug en Gildenbrug
10 april 2015**

Technische vragen n.a.v. de aanvullende onderzoek van Grontmij

15 januari j.l. presenteerde de gemeente de uitkomsten van de aanvullende Grontmij onderzoeken naar verbeteringen in de netwerkstructuren van Woerden west aan de raad. Het betrof een rapportage d.d. 5 december 2014 en een rapportage d.d. 15 januari 2015. Vervolgens waren er een commissiebehandeling op en de inwonersbijeenkomsten in de maand maart. Inwonersbelangen gaf eerder aan vragen te hebben m.b.t de onderzoeken en de rapportages, maar daartoe eerst de achterban, belanghebbenden en deskundigen te willen raadplegen. Ook de beschouwingen van diverse Woerdense inwoners en ondernemers waren voor ons van belang. Het heeft Inwonersbelangen veel tijd genomen al deze inbreng door te nemen en te verwerken. Dat was zinvol; immers, de beslissingen waar de raad voor staat zijn van groot belang voor de toekomst van Woerden. Het voorliggende Grontmij rapport met zijn conclusies en aanbevelingen roept veel vragen op. En bezorgdheid. Bij inwoners, bij ondernemers en ook bij Inwonersbelangen.

Het gaat hier niet om een op zichzelf staand verkeersprobleem dat slechts een aantal wijken en het fietsverkeer betreft. De impact is veel groter.

Sommige onderwerpen zijn door ons al ad hoc tijdens de presentatie aan de orde gesteld en lijken derhalve op een herhaling van zetten. De context is echter een andere.

Nevenbij komt het het overzicht ten goede ze ook middels deze vragen aan te roeren.

Inwonersbelangen kiest ervoor de vragen op te splitsen in enerzijds “technische” vragen en anderzijds vragen die in het kader van artikel 40 ingebracht worden.

A. T.a.v. Rapporten Grontmij in algemene zin.

1. De rapporten zijn uitgebracht in een vorm die voor publiekspresentatie prima is. Voor wie de onderzoekers wil volgen in hun gegevensverwerking, beschouwingen en afwegingen is deze vorm echter te summier. Daarom; is er een versie beschikbaar die inhoudelijk uitgebreider is?

Graag krijgt Inwonersbelangen de beschikking over deze informatie. Daarbij de volgende vragen:

- a.
 1. Wat was de opdracht aan de onderzoekers?
 2. Graag ziet Inwonersbelangen de formele versie ervan in.
- b.
 3. Welke afwegingen zijn er m.b.t. de opdracht gemaakt?
 4. Wat moest er wel onderzocht worden en wat niet?
- c.
 5. Wat waren de meetperiodes?
 6. Wat waren de meettijden en meetpunten?
 7. Is er ook buiten de spits gemeten zo niet waarom niet?
 8. Zijn de onderzoeksgegevens beschikbaar?
 9. Welke afwegingen m.b.t. de opdracht zijn er gedurende het onderzoek gemaakt?
 10. Hoe is de kosten baten analyse tot stand gekomen?
 11. Is het juist dat het gebruikelijk is een maatschappelijke kosten baten analyse te maken en; waarom is dien aangaande dit onderzoek niet gemaakt?

2. Zaterdagverkeer

- a.
 1. Zijn er in het kader van het onderzoek zaterdagmetingen gedaan?
- b.
 2. Wat zijn daarvan de resultaten?
- c.
 3. Indien er geen zaterdagmetingen zijn gedaan; hoe is het zaterdagverkeer ingewogen?

3. Vrachtverkeer

**Technische vragen m.b.t.
Aanvullend onderzoek Grontmij
Boerendijk-Rembrandtlaan, Rietveldbrug en Gildenbrug
10 april 2015**

- In het rapport wordt slechts gerept over vrachtverkeer tijdens de spits. Ook gedurende de rest van de dag/week is er volop vrachtverkeer op de route.
- a. Wat zijn de cijfers m.b.t. vrachtverkeer door de week buiten de spits?
 - b. In het dynamisch model lijkt alsof ook op de rotondes het verkeer ongehinderd doorstroomt, terwijl met name het vrachtverkeer moeite heeft om rotondes met veel fietsverkeer "vloeiend" te passeren. Hierna gevraagd tijdens de bewonerspresentatie gaven deskundigen van gemeente en Grontmij aan dat de fietsersstromen op basis van aannamen in het dynamisch model waren ingebracht. Van welke aannames is men uitgegaan in het onderzoek?
 - c. Is het juist om in de kostenbatenanalyse m.b.t. een brug over de Rijn bij Rietveld en een westelijke randweg het aantal vrachtwagens maal het tijdverlies maal het vrachtwagenuurtarief maal 200 werkdagen te hanteren voor de berekeningen?
 - d. Zou daarnaast het klein zakelijk verkeer en de bereikbaarheid voor klantenbezoek moeten meewegen in deze analyse?
- B. m.b.t. rapportage 5 december 2014**
- P 5. Rapporteur schrijft hier: "Idealiter een vrijliggend fietspad". Wat dient er z.i. noodzakelijkerwijs te gebeuren?
 - P 17. Hier gaat het over ,naar wij aannemen, verwachte groei. Waarop zijn de groeiverwachtingen gebaseerd? En; wat verwacht men na 2020? Welke effecten verwachten de onderzoekers van de nieuwe Randweg op de verkeersstromen in en om Woerden en waarop zijn die verwachtingen gebaseerd? Wat zijn de te verwachten effecten van de voorspellingen?
 - P 18 Zijn de voorgestelde maatregelen toereikend volgens Grontmij en, voor welke duur?
 - P 19 Hoe zien we de voorgestelde maatregelen, financieel onderbouwd, terug in het financieel model van januari 2015?
 - P 24&25 Wat zijn de bevindingen en aanbevelingen van Grontmij m.b.t. de fietsoversteekplaats Essenpad en de ontsluiting van het industrieterrein Honthorst?
 - P 28 Wat wordt er hier in context tot de (totale) netwerkstructuur van Woerden west en noord met netwerk bedoeld?
 - P 29 De reacties die Inwonersbelangen bereiken met name van gebruikers van de route zijn contrasterend met het hier gestelde. Graag ziet Inwonersbelangen daarom de hier gepresenteerde inzichten verder onderbouwd.
S.v.p. uitleg van de stelling in relatie tot de transportas.
 - P 30 Deze aanname staat in contrast met de ervaringsdeskundigheid van de transporteurs op die route. Met name daar waar het gaat om het samengaan van druk fietsverkeer en vrachtauto's op een rotonde. Inwonersbelangen verzoekt om een nadere uitleg.
 - P 32 Is opwaarderen ook nodig indien besloten wordt tot aanleg van de westelijke randweg? De onderzoekers benoemen een betere doorstroming van het fietsverkeer. Wat zijn de consequenties daarvan voor het economisch autoverkeer? Dit in relatie tot reisduur, brandstofverbruik, brandstofemissie, fijnstof, veiligheid.
- C. m.b.t. rapportage 15 januari 2015**
- P 11 Effect dynamisch model Gildenbrug: met name m.b.t. vrachtauto's. Inwonersbelangen ziet graag het volgende bevestigd of gecorrigeerd.

**Technische vragen m.b.t.
Aanvullend onderzoek Grontmij
Boerendijk-Rembrandtlaan, Rietveldbrug en Gildenbrug
10 april 2015**

Per werkdag spreekt het rapport van 2 x 70 vrachtauto's minder op de Boerendijk. Transporteurs stellen dat een Rietveldbrug hen per rit een tijdwinst van minimaal 10 minuten tot wel een half uur oplevert. (afhankelijk van de verkeerssituatie)
Op basis van de voorliggende gegevens komen wij tot de volgende berekening:
2 spitsen x 70 vrachtauto's x ruim 10 minuten is globaal 1500 minuten.
1500 minuten : 60 = 25 uur /dag. De uurkosten van een vrachtauto zijn globaal € 60,-.
25 uur x € 60,- = € 1.500,- per dag. Per jaar: 200 werkdagen x € 1.500,- = € 300.000 per jaar .

Dan dienen we ook nog te beschouwen:

- vrachtverkeer buiten de spits
- klein vrachtverkeer (busjes, combo's al dan niet met aanhanger)
- seizoensverkeer (landbouwverkeer, toerrijders etc)
- personenauto verkeer (al dan niet zakelijk)

- P 13 Dit zien de transporteurs op de route anders. Zij verwachten juist meer vertraging en veiligheidsrisico's als gevolg van de voorgestelde rotondes. Inwonersbelangen vraagt daarom om een nadere onderbouwing van het op pagina 13 gestelde.
- P 14 Inwonersbelangen vraagt het volgende in te brengen en te wegen:
Indien er een Rietveldbrug komt wordt de Boerendijk een secundaire route. In welke mate zal het hierop aanpassen en afstellen van de stoplichten de doorstroom op de Hollandbaan bevorderen?
De stellingen van de onderzoekers vallen moeilijk te rijmen met de ondervindingen van de ervaringsdeskundigen.
De voordelen worden vooral benoemd vanuit fietsersperspectief. Wat zijn de consequenties c.q. voor en nadelen voor het gemotoriseerde verkeer, meer specifiek het vrachtverkeer, van de voorgestelde oplossingen?
Wat verstaat men onder verkeersafwikkelings-technisch?
- P 15 Vrijliggende fietsvoorzieningen zijn gewenst maar zijn ze ook noodzakelijk of urgent?
Ronde effecten Welke effecten voor economisch verkeer (fietsersvoorrang)
- P 16 Hoe heeft Grontmij fietsoversteekplaats Essenlaan en ontsluiting Honthorst bekeken?
- P 17 Hoe zijn alle andere aanbevolen aanpassingen opgenomen in de kosten baten analyse?

Inwonerbelangen wacht de antwoorden van het college af.