

ARTIKEL 40 VRAGEN

Problematiek

Boerendijk-Rembrandtlaan, Rietveldbrug

10 april 2015

Inleiding

Naar aanleiding van de verkeersproblematiek in Woerden Noord-West (onder andere de Boerendijk-Rembrandtlaan en Rietveldbrug) en de gemeentelijke initiatieven tot een oplossing ervan, heeft Inwonersbelangen de volgende vragen.

Algemeen

1. Welk onderzoek door welk onafhankelijk verkeerskundig bureau vormde de grondslag van het besluit van de gemeenteraad om de westelijke randweg te laten vervallen.
2. Wat zijn de beweegredenen van het college om de Gildenbrug als alternatief te presenteren en niet de reeds lang geplande brug bij de waterzuivering?
3. Met het aantrekken van de economie gaat ook in Woerden de verkeersdruk verder toenemen; de filedruk op de Rijkswegen neemt al toe.
Hoe denkt het college die toenemende verkeersdruk -nu en in de toekomst- in Woerden-west op te vangen?
Welke maatregelen acht het college daarbij nodig in aanvulling op de nu voorliggende plannen?
4. Waarom is, i.v.m. de mogelijke overheveling van verkeersstromen, niet gekeken naar de vervoersprestaties van de verschillende varianten op het gehele netwerk en op het lokaal wegennet?
5. In het aan de raad gepresenteerde Grontmij onderzoek ontbreekt een gedegen maatschappelijke kosten-baten analyse.
Wanneer kan de Raad een (m)kba tegemoet zien?

Economie

1. De besparing aan voertuigkilometers en rijtijden gedurende een jaar is in belangrijke mate bepalend voor de mogelijke investering. Deze werd in 1987, uitgaande van een westelijke randweg, bepaald op 40 miljoen gulden, vergelijkbaar met 40 miljoen euro nu. Waarom is dit aspect niet uitgewerkt?

Verkeerstechnisch:

1. Transporteurs plannen hun rijtijden zo dat zij niet tijdens de spits gebruik hoeven te maken van de route Rembrandtlaan – Kwakelbrug – Boerendijk. De in het Grontmij onderzoek gekozen meetmomenten houden de voertuigbewegingen buiten de spits uit beeld.
Hoe wil het College in deze ommissie voorzien?

ARTIKEL 40 VRAGEN
Problematiek
Boerendijk-Rembrandtlaan, Rietveldbrug
10 april 2015

2. Er is in Woerden-west slechts één Rijnsoeververbinding. Het enige alternatief daarvoor is een route via de binnenstad.
Is deze binnenstadsroute als alternatief geschikt en gewenst?
3. Kan de verkeersintensiteit op de Kwakelbrug nog verder vergroot worden?
Kan de Rozenbrug een gedeelte van het bestemmingsverkeer overnemen?
4. Hoe is het gesteld met de kwaliteit van de huidige bruggen en duikers op de route Rembrandtlaan - Kwakelbrug - Boerendijk?
5. Op welke wijze is onderzocht wat herkomst en bestemming zijn van het verkeer dat de Kwakelbrug passeert? Zijn hierover gegevens beschikbaar?
6. Accepteert het College de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten op de Rembrandtlaan – Kwakelbrug – Boerendijk of wil het College de verkeersintensiteit verlagen?
In geval het antwoord “verlagen” is; welke maatregelen wil het College daartoe treffen?
7. Rotonde's hebben een verkeersregelende werking en verbeteren daarmee tot op een zekere hoogte van verkeersintensiteit de doorstroming. Tegelijkertijd is er sprake van een snelheidsremmende werking. Vooral het laatste aspect werpt belemmeringen op voor het vrachtverkeer. Met name een negatieve invloed op de doorstroming, op de verkeersveiligheid en het milieu en op de leefbaarheid. Naar onze mening zijn juist de vrachtautobewegingen in het Grontmijrapport onderschat.
Hoe denkt het College de genoemde negatieve effecten van een rotonde te ondervangen?

Verkeersveiligheid

1. Het Grontmijrapport heeft weinig aandacht voor het aspect verkeersveiligheid op de bestaande routes.
Is het college met Inwonersbelangen van mening dat door de hoge intensiteit van het verkeer en de ligging in de woonwijken de route via de Kwakelbrug voor transport gevaarlijke stoffen ongeschikt en ongewenst is?
Zo nee; hoe beoordeelt het college de veiligheid op de route Rembrandtlaan – Kwakelbrug - Boerendijk?
2. Hoe zullen de op deze route aan te brengen aanpassingen om de doorstroming te verbeteren inwerken op het veiligheidsniveau?
3. De route Rembrandtlaan – Kwakelbrug – Boerendijk kent vele kruisingen met snel- en langzaam-verkeer; in totaal tellen wij er 16.
Op de route over een brug bij de waterzuivering met aansluiting op de Hollandbaan zijn het er 10 . Zeven ervan worden kennen niet of nauwelijks fietsverkeer. En een ervan betreft een fietstunnel.

ARTIKEL 40 VRAGEN
Problematiek
Boerendijk-Rembrandtlaan, Rietveldbrug
10 april 2015

Hoe heeft het college deze situaties vergeleken, welke uitkomsten leverde dat op en welke afwegingen heeft het college vervolgens gemaakt?

4. Hoe zal de realisatie van een tweede brug over de Rijn het veiligheidsniveau beïnvloeden?
5. Is het juist dat rotondes waarop intensief vrachtverkeer en intensief fietsverkeer elkaar treffen als onveilig mogen worden beschouwd?
Is het juist dat mede daarom her en der in ons land uit veiligheidsoverwegingen rotondes worden vervangen?

Milieu

1. De grote intensiteit van personenautoverkeer en vrachtwagens leidt tot veel geluidsoverlast en luchtvervuiling. Zijn hiervan metingsresultaten bekend en beschikbaar?
2. Is het juist dat het aantal verkeerskruisingen het aantal remmomenten bepaalt? Is het daarbij juist dat vooral bij het remmen veel remslijpsel ontstaat?
3. Is in de Milieu Effect Rapportage verwerkt de toename van het brandstofgebruik door extra reistijd en door een hoger brandstofverbruik als gevolg van remmen en optrekken?
4. Is het juist dat er nu maar één route gevaarlijke stoffen is om van Woerden zuid/west naar Woerden noord/west en Zegveld te komen?
(Een vrachtwagen die door kan rijden verbruikt 1:2,5 tot 1:3. Remschijvenfijnstof wordt niet geproduceerd. Een vrachtwagen binnen de bebouwde kom verbruikt 1:1. Veel remmen, veel remslijpsel)

Inwoners wacht de antwoorden van het college af.

Namens Inwonersbelangen,
Kees Weerelts, fractie assistent
Jacques Sistermans, fractie assistent
Theo Peters, raadslid