



Beantwoording rondvragen

19R.00872

Van : Wethouder W.J.P. Kok
Portefeuille(s) : Openbare ruimte
Datum : 28-10-2019
Contactpersoon : S. de Waard
Tel.nr. : 8554
E-mailadres : waard.s@woerden.nl

Onderwerp: Beantwoording rondvragen over Herinrichting Lange Burchwal / Wijngaardstraat e.o.

Deze rondvragen zijn gesteld door de fractie van VVD/D66 tijdens de vergadering van het forum Ruimte van 29 oktober 2019.

In de vergadering is afgesproken om deze vragen schriftelijk te beantwoorden.

Beantwoording van de vragen:

- 1) **Empaction constateert bij het uitvoeren van het parkeeronderzoek in 2018 (bijlage 7) dat geparkeerd wordt op locaties waar dit volgens de CROW normen feitelijk niet kan. Probleem zit in de breedte van de weg in combinatie met de toegankelijkheid van uit- en opritten. In welke straten, of delen van straten, is dit nog meer het geval? Waarom kiest het college ervoor om deze norm in de Wijngaardstraat strak te hanteren terwijl op andere plekken hier (mogelijk, afhankelijk van voorgaande antwoord) ook niet aan wordt voldaan. Wat zijn hiervan de gevolgen voor de veiligheid?**
 - i) In figuur 2.2 van het parkeeronderzoek zijn de straten weergegeven waarin, volgens de normen van de CROW, feitelijk niet geparkeerd kan/mag worden, maar waar dat wel gebeurt.
 - ii) Bij de uitwerking van het parkeerbeleid wordt de parkeerbezetting in de straten, waar feitelijk geen capaciteit aan toegekend kan worden, beschouwd. Daar waar het, omwille van de veiligheid, onwenselijk is dat er geparkeerd wordt, worden er maatregelen geïmplementeerd.
- 2) **Welke inspanningen zijn verricht om meer inzage te krijgen in de toekomstige uitbreidingsmogelijkheden zoals genoemd in het voorstel?**
 - a) **Welke kosten zouden hiermee gemoeid zijn?**

- i) Uitbreidingsmogelijkheid Wijngaardstraat naar aanleiding van het intrekken van het amendement kan kosten neutraal opgelost worden, dan blijft de inrichting op de kop met de sint-jansstraat dezelfde als in de huidige situatie, met haaksparkeren.
 - ii) Uitbreidingsmogelijkheid van het omvormen van groen naar grijs zal op het gebied van de woningraat moeten gebeuren. Aankoop van grond en bouw parkeerplaatsen zal kosten met zich meenemen. De kosten zijn hier op het moment niet van geïnventariseerd en zal in de planstudie verder onderzocht worden indien gewenst.
- b) Is er met omwonenden gesproken over deze optie?**
- i) Nee, indien de wens er is om deze optie verder uit te werken zal contact opgenomen worden met de omgeving.
- c) Waarom maken deze oplossingen geen onderdeel uit van het Masterplan zodat het grootste bezwaar van omwonenden gelijk wordt meegenomen?**
- i) Deze oplossingen grenzen aan, of vallen volledig binnen het projectgebied van de nieuwbouwoontwikkeling. Deze ruimte is aangemerkt voor woning ontwikkeling en valt daarmee niet binnen de scope van het masterplan binnenstad.
- 3) Onderkend wordt dat het nadeel van klinkers is dat ze sneller lokaal verzakken door zwaar verkeer. Gesteld wordt ook dat op de korte termijn zwaar verkeer niet geweerd kan worden.**
- a) Waarom kan het zwaar verkeer niet worden geweerd voordat de reconstructie plaatsvindt?**
- i) Het weren van zwaar verkeer is een langdurig proces. Op het moment geldt er een verbod voor vrachtwagens van >15 ton. Deze norm wordt nu al veel overschreden. Het verder terug dringen van het zwaar verkeer zal mogelijk een aanvullend verbod voor voertuigen van >7.5 ton inhouden waarbij meer ingezet wordt op handhaving. Het zwaar verkeer wat over de Lange Burchwal rijdt is voornamelijk bestemmingsverkeer voor de ondernemers in de binnenstad. De ondernemers zullen met een strenger zwaar verkeer beleid dus alternatieven moeten organiseren om de bevoorrading van de binnenstad te waarborgen. Hiervoor zijn op het moment nog geen concrete oplossingen in beeld en daarmee kan op korte termijn niet ingezet worden op een volledig vrachtwagen vrij gebied.
- b) Welke mogelijkheden zijn er om het zwaar verkeer om te leiden?**
- i) Via de donkere gaard of de Westsingel is de westzijde van de Markt bereikbaar.
 - ii) Ten tijden van de werkzaamheden aan de Lange Burchwal kan het verkeer over de Wijngaardstraat geleid worden en andersom.
 - iii) Alternatief zou ook kunnen zijn om verkeer via de Waardsedijk of de leeuweringerstraat af te wikkelen, deze wegen zijn echter wel smal voor zwaar verkeer en minder geschikt. Met name bij de leeuweringerstraat zal van wege de kademuren extra aandacht moeten worden besteed aan het maximum tonnage.
 - iv) Als alternatief voor de nieuwbouw ontwikkeling wordt er gekeken of er met tijdelijke toevoerroutes via het water gewerkt kan worden.
- c) Welke inspanning heeft het college verricht om de toestemming van de HDSR om de twee overstorten vanuit de LBW naar de grote gracht te verlengen zodat de periode wordt overbrugd waarin zwaar bouwverkeer gebruik maakt van de LBW.**

- i) Op het moment wordt er niet van uit gegaan dat er verlenging noodzakelijk is. Het doel is een toekomst bestendige inrichting te realiseren voor deze deadline.
- d) Is in de periode na de reconstructie de straat niet erg kwetsbaar voor zwaar verkeer omdat de stenen nog niet zijn gezet?**
 - i) Dit is correct, een juiste wijze van aanbreng met goed invegen en inwateren kan deze kwetsbaarheid aanzienlijk verminderen.
- 4) Hoeveel geluidsreductie kan worden bereikt met geluid reducerende wegbedekking en hoe verhouden de diverse opties zich tot de huidige geluidsproductie?**
 - i) Het referentie materiaal waar op het moment de variant C (geluidsreducerende stenen) op gebaseerd zijn is de Silent Way van Struyk Verwo Infra. Deze steen heeft ongeveer dezelfde geluidsproductie als Asphalt. Daarmee zijn, van de voorgestelde varianten, variant B (asfalt) en C (geluidsreducerende stenen) de beste keuze op het aspect geluidsproductie. Het voordeel van deze stenen is echter pas bij een snelheid van meer dan 40 km/u merkbaar. Onder de 40 km/u is het motorgeluid luider dan het contactgeluid met de verharding. De maximum snelheid op de Lange Burchwal is 30 km/u.
- 5) Wegdek: Gesteld wordt Technisch gezien er geen verschil is tussen het gebruik van gebakken klinkers of betonnen klinkers in de hoeveelheid trillingen en geluid dat deze produceren (rechtsboven het schema) terwijl de vermindering van trilling in hetzelfde schema als voordeel wordt benoemd bij variant C. Dit lijkt tegenstrijdig. Graag meer uitleg van de verschillen.**
 - i) In variant C worden de zogenoemde geluid reducerende klinkers voorgesteld, dit is een klinker met meer holle ruimte wat trilling en geluid absorbeert. Hiermee vallen deze klinkers niet in de standaard categorie gebakken/betonnen die in variant A worden voorgesteld.
- 6) Nog een vraag over variant C, er wordt gesteld dat dit elke 10 jaar vervangen dient te worden. Na wat onderzoek kom ik de volgende link tegen: <https://www.struykverwoinfra.nl/oplossingen-actuele-themas-or-geluid.html> . Hier wordt aangegeven dat het geluidsverlies maar 0,16 db per jaar is. Er wordt ook aangegeven dat de levensduur langer is dan stil asfalt.**
 - a) Is het elke 10 jaar vervangen ook bij deze oplossingen noodzakelijk?**
 - i) Ja, elke 10 jaar is een inschatting die gemaakt is op basis van een dergelijk product. Dit is uiteindelijk afhankelijk van de verkeersintensiteit.
 - b) Is er gekeken naar deze opties in het voorstel wat nu voor ligt?**
 - i) Ja, het is een goede optie waar men uit ervaring overwegend positief over is. Echter slijt het materiaal wel sneller dan een standaard straatsteen.
- 7) Er worden twee verhogingen gemaakt ter hoogte van de twee verbindende stegen. Zijn er ter beperking van de snelheid meer verhogingen mogelijk? Waarom wel of niet?**
 - i) Ja, het is mogelijk om meer verhogingen aan te brengen. Echter, de weg wordt ingericht als zijnde een 30 km/u weg. De voorgenomen rijbaanbreedte en materialisatie zijn verwachting voldoende snelheidsremmend. Elke verhoging geeft

daarnaast meer risico op het toenemen van trillingen (en mogelijke schade) en geluidshinder door afremmende en optrekkend verkeer. De huidige verhogingen worden voorgesteld om een gelijkvloerse verbinding tussen de Lange Burchwal en het centrum te creëren. Het remmen van verkeer is een gunstige bijkomstigheid.

8) Wanneer is de uitvoering gepland en hoe wordt de overlast voor de bewoners zo beperkt mogelijk gehouden?

- i) Op het moment is niet duidelijk wanneer de uitvoer kan starten. Dit is afhankelijk van de samenwerking met de verschillende nutspartijen. Naar aanleiding van het voorlopige ontwerp zijn de eerste gesprekken met deze partijen gestart en hieruit is gebleken dat het volledige gas, elektra en water net binnen het projectgebied vervangen dient te worden. Zodra er een definitief ontwerp is vastgesteld door de raad kan deze gedeeld worden met de nutspartijen zodat zij hierop de ondergrondse infrastructuur kunnen ontwerpen.
- ii) We doen in de uitvoer ons uiterste best om overlast te minimaliseren, echter is overlast niet te voorkomen. Maatregelen die we voornemens zijn om in te zetten zijn o.a. het gebruik van klein materieel (voor het reduceren van trilling), het toepassen van loopschotten en het gefaseerd werken (vanwege bereikbaarheid van nood en hulpdiensten). Veder proberen we de werkzaamheden zo goed mogelijk te combineren met werkzaamheden van derde zodat de straat maar 1x open hoeft.

W.J.P. Kok
wethouder