

Raadsvoorstel

Opsteller

Plukkel, Martijn

Vergadering van

14 oktober 2025

Kenmerk

Z/24/068257 / D/25/183397

Portefeuillehouder

Roy Luca

Portefeuille

Verkeer en Vervoer

Onderwerp

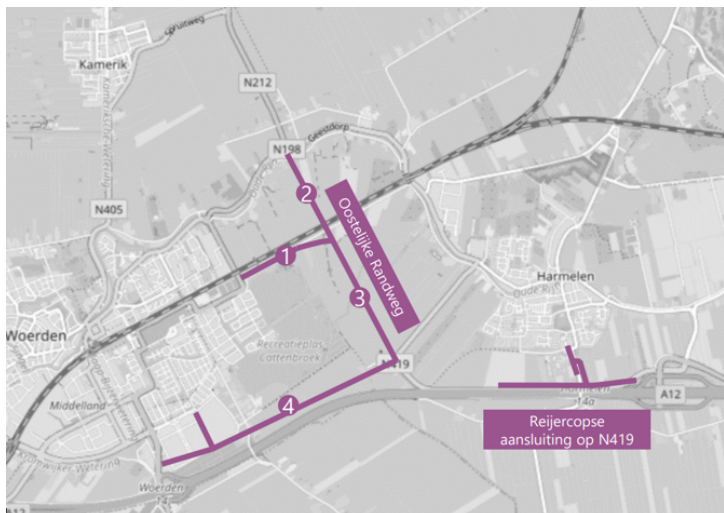
Resultaten en conclusies onderzoek Oostelijke Randweg

Samenvatting

De gemeente Woerden groeit. In de komende 20 jaar worden er 3.500 tot 5.000 woningen gebouwd in het gebied rond het station: de Poort van Woerden. Ook zal de bedrijvigheid in regio toenemen. Dat zorgt voor een toename van de verkeersvraag, dat de gemeentegrenzen overschrijdt. Om bij te dragen aan de provinciale en Woerdense ambities voor het verbeteren van de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid, is het van belang om de mobiliteit in goede banen te leiden. Naast het actief in gang zetten van de mobiliteitstransitie, kunnen ook infrastructurele aanpassingen kansen bieden om (verwachte) verkeersknelpunten te voorkomen of te verminderen. De Oostelijke Randweg is een voorbeeld van zo'n infrastructurele aanpassing. Er is daarom een mobiliteitsstudie uitgevoerd naar het nut en de noodzaak van de realisatie van een Oostelijke Randweg. In deze studie is de schematische weergave van de Oostelijke randweg als uitgangspunt genomen. Er is in deze fase nog niet gekeken naar de exacte ligging van de weg en ook geen onderzoek gedaan naar zaken als ecologie, grondverwerving of andere ruimtelijke aspecten.

Tegelijk met het onderzoek naar de Oostelijke Randweg, zijn ook een tweetal ingrepen mee-onderzocht die mogelijk effect hebben op de resultaten van het onderzoek naar de Oostelijke Randweg. Dit betreft de Reijercopse aansluiting (aansluiting Harmelen Zuid op de N419) en een afsluiting van de Polanertunnel. Omdat de Oostelijke Randweg een (zeer) beperkt effect heeft op deze maatregelen, wordt hier in dit voorstel niet verder op ingegaan.

Nadat de eerste resultaten bekend waren is een tweetal aanvullingen onderzocht. Ten eerste de situatie zonder realisatie van de Rembrandtbrug. In het initiële onderzoek was de realisatie van de brug nog opgenomen. Ten tweede een analyse van een gedeeltelijke randweg.



Hoofdconclusies van het onderzoek:

1. Oostelijke Randweg leidt tot verlichting op invalswegen oostkant Woerden, maar ook tot toename doorgaand verkeer:

- Verlichting van wegen in het oosten van de stad Woerden;
- Toename van het totale verkeer in de gemeente Woerden en aantrekking sluipverkeer;
- Verkeer blijft langer op de provinciale en gemeentelijke wegen in plaats van de Rijkswegen.

2. Zowel positieve als negatieve effecten op brede welvaart (zie kopje "Methodiek").

3. Vervallen Rembrandtbrug heeft geen verschillen in verkeersintensiteiten aan de oostzijde van Woerden.

4. Gedeeltelijke randweg leidt tot verlichting op wegen richting A12 en Harmelen en voorziet niet in een nieuwe route tussen A2 en A12.

Gevraagd besluit

1. Met de provincie Utrecht een aanvullend onderzoek te verrichten naar een gedeeltelijke Oostelijke Randweg (hierna te noemen Variant 6c);
2. Hiervoor een onderzoeksbudget beschikbaar te stellen van € 30.000 welke verwerkt wordt in de Voorjaarsrapportage 2026;
3. Op dit moment geen verder onderzoek te doen naar een volledige Oostelijke Randweg.

Inleiding

Aanleiding

De realisatie van een Oostelijke Randweg grijpt zowel op gemeentelijke als provinciale wegen in. Dit onderzoek is daarom door de gemeente Woerden en provincie Utrecht samen opgepakt. Door aan te sluiten op beleid van gemeente Woerden en provincie Utrecht, zorgen we ervoor dat de beoordeling van de maatregelen past bij de Woerdense én provinciale ambities.

Collegewerkprogramma Woerden 2023 – 2026

In het programma wordt aangegeven dat “het onderzoek naar en lobby voor de aanleg van de verschillende varianten van een Oostelijke Randweg voortgezet dient te worden. Prioriteit bij aansluiting Steinhagenseweg op de randweg bij Harmelen. Onderzoeksresultaten voorleggen aan de raad in een voorstel incl. financieringsmogelijkheden”. Dit onderzoek geeft hier invulling aan.

Strategienota Verkeersvisie

Om toe te werken naar een veilig, leefbaar en bereikbaar Woerden, wordt in de Strategienota Verkeersvisie 2030 (uit 2019) prioriteit gegeven aan de fiets en voetganger. Autoverkeer is secundair; hoewel de bereikbaarheid per auto voor herkomst- en bestemmingsverkeer belangrijk is. Een randweg kan mogelijk helpen om autoverkeer zo direct mogelijk naar de randen van de stad te leiden, mits het ook bijdraagt aan de doelstellingen voor fiets, voetganger en openbaar vervoer.

De Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie van Woerden (uit 2022) omschrijft de Randweg tevens als oplossing voor de verlichting van de verkeersdruk in het oosten van Woerden.

Provinciale visie op mobiliteit

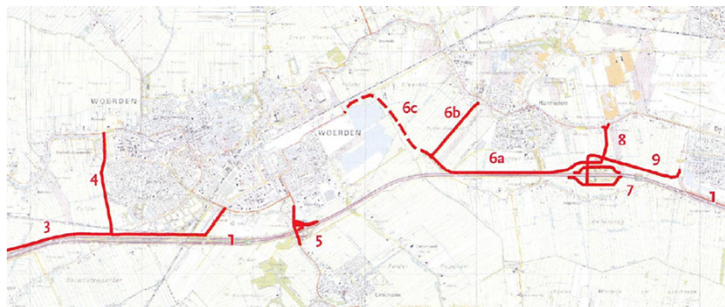
De Mobiliteitsvisie (2014-2028) van de provincie Utrecht is gericht op een bereikbare provincie, dat tegelijkertijd bijdraagt aan duurzame welvaart, leefbaarheid en welzijn. De verschillende netwerken (fiets, OV, en auto) worden met elkaar verbonden en versterkt, waarbij er aandacht is voor de reiziger en de kwaliteit van de omgeving. Bestaande infrastructuur wordt optimaal benut. Dit betekent ook dat in principe alléén nieuwe autoverbindingen worden gerealiseerd wanneer stedelijke ontwikkelingen of behoud van leefbaarheid hier aanleiding toe geven.

Zowel de gemeente als de provincie benadrukken het belang van een integrale blik op mobiliteit. Het gaat niet alleen om het zo snel mogelijk verplaatsen van A naar B, maar ook het dienen van bredere doelen. Met name bij het onderzoeken van de nut en noodzaak van nieuwe infrastructuur, zoals de Oostelijke Randweg is deze integrale beoordeling cruciaal.

Eerder onderzoek

De aanleg van een randweg aan de oostkant van Woerden om de verkeersdruk op invalswegen en binnen Woerden te verminderen, is meerdere keren onderwerp van gesprek geweest in de gemeente.

In 2011 is een studie uitgevoerd waarbij verschillende nieuwe wegen rond de gemeente zijn onderzocht. Een gedeeltelijke Oostelijke Randweg was onderdeel van het zogenaamde BRAVO-project. In april 2012 besloot de provincie Utrecht dat de Oostelijke Randweg er niet gaat komen. Volgens de provincie zou het oplossend vermogen van de weg te klein zijn.



Vervolgens is in 2021 een onderzoek naar de Hoofdwegenstructuur Woerden uitgevoerd. Een van de wegvakken in dit onderzoek betrof een gehele of gedeeltelijke Oostelijke randweg. Met name de combinatie van deze een oostelijk en zuidelijk deel van een Oostelijke Randweg is in deze studie benadrukt als kansrijk, hoewel het druk blijft op de wegen in Woerden. In dit onderzoek waren echter nog niet alle toekomstige woningaantallen bekend. Zo is nog niet volledig rekening gehouden met de grootschalige ruimtelijke ontwikkeling van de Poort van Woerden.



In de studie die nu is uitgevoerd zijn daarom de (verkeers)effecten van de gehele Oostelijke Randweg in nieuwe scenario's onderzocht. Het gaat hierbij niet alleen om het beoordelen van de verkeerssituatie, maar ook om de effecten op de brede welvaart (zie kopje 'Methodiek'). Op deze manier wordt inzichtelijk in hoeverre de aanleg van de Oostelijke Randweg bijdraagt aan een gezonde, leefbare, duurzame, economisch vitale en sociaal inclusieve omgeving.

Methodiek

Het verkeersmodel van de gemeente Woerden is gebruikt om scenario's door te rekenen. Dit verkeersmodel is actueel en compleet. Voor alle berekeningen is gebruik gemaakt van prognosejaar '2040 hoog' (waarbij 'hoog' uitgaat van een relatief hoge bevolkings- en economische groei t.o.v. een 'laag' prognosejaar). Daarnaast wordt in alle scenario's uitgegaan van de ontwikkeling van Poort van Woerden en de inzet van mobiliteitstransitie (het anders invullen van vervoer om zo toe te werken naar een aantrekkelijke stad voor iedereen).

De uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen zijn niet puur verkeerskundig bekeken, maar integraal geanalyseerd met behulp van het brede welvaart afweegkader.

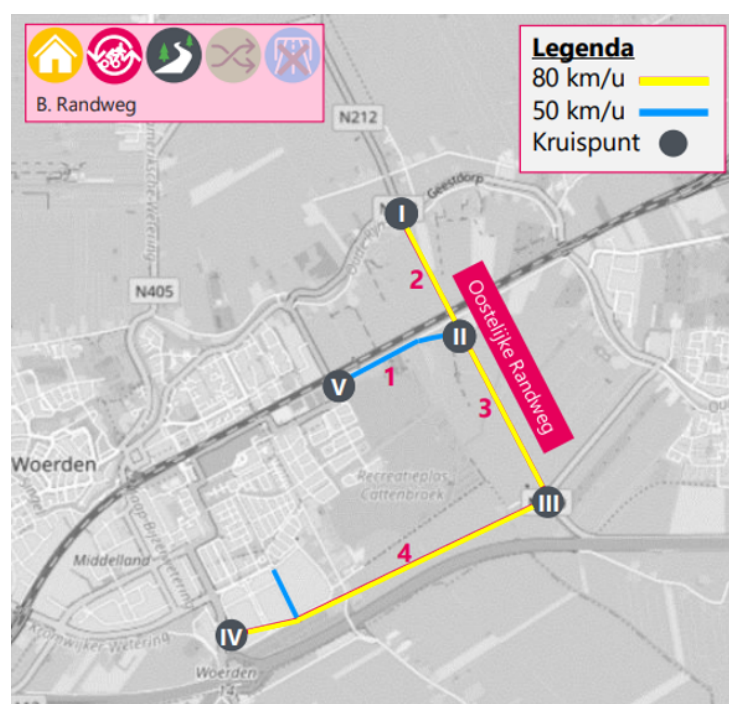
Landelijk ontstaat steeds meer aandacht voor brede welvaart. Dit komt mede voort uit een advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) uit 2021. Hierin adviseert de Rli de overheid om bij beleidskeuzes op het gebied van infrastructuur de verschillende aspecten die invloed hebben op het welzijn van mensen op een integrale manier af te wegen.

Door het gebruik van een afweegkader, gebaseerd op brede welvaart, geven we in deze studie invulling aan dit advies. Voor de beoordeling van de Oostelijke Randweg kijken we daarbij naast de verkeerskundige effecten, naar vijf brede welvaartsdoelen, namelijk: gezondheid, kwaliteit leefomgeving, duurzaamheid, economische vitaliteit en sociale inclusiviteit.

Met behulp van een afweegkader wordt voor ieder scenario de impact op deze brede welvaartsdoelen aan de hand van verschillende indicatoren gemeten. Elke indicator wordt door middel van plussen en minnen gescoord, ten opzichte van de referentie.

Oostelijke Randweg

In het scenario Oostelijke Randweg wordt langs Woerden een Oostelijke randweg (i.c.m. Zuidelijke parallelweg) aangelegd met als doel de verkeersdruk op invalswegen te verminderen en het bijdragen aan minder autoverkeer in de stad. Het oostelijke deel (wegvakken 2 en 3) sluit aan op de N212 en de N419. Het zuidelijke deel (wegvak 4) vormt vanaf de N419 parallel aan de A12 een verbinding naar de Europabaan. Daarnaast zijn er twee "inprikkers" naar Woerden: één vanuit de oostkant van Woerden vanaf de Steinhagenseweg, en één vanuit het zuiden naar bedrijventerrein Polanen. De Oostelijke Randweg is op onderstaande afbeelding schematisch weergegeven.



Aanvullende onderzoeken

Rembrandtbrug

Eén van de uitgangspunten die voor de verkeersmodelberekeningen zijn gehanteerd is de realisatie van de Rembrandtbrug. Op het moment van starten van het onderzoek was de Rembrandtbrug nog actueel. Vanwege het afzien van de realisatie van deze brug is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is er aan de hand van aanvullende berekeningen gekeken naar de verschillen die in de verkeerssituatie optreden wanneer de Rembrandtbrug géén onderdeel is van het Woerdense wegennetwerk.

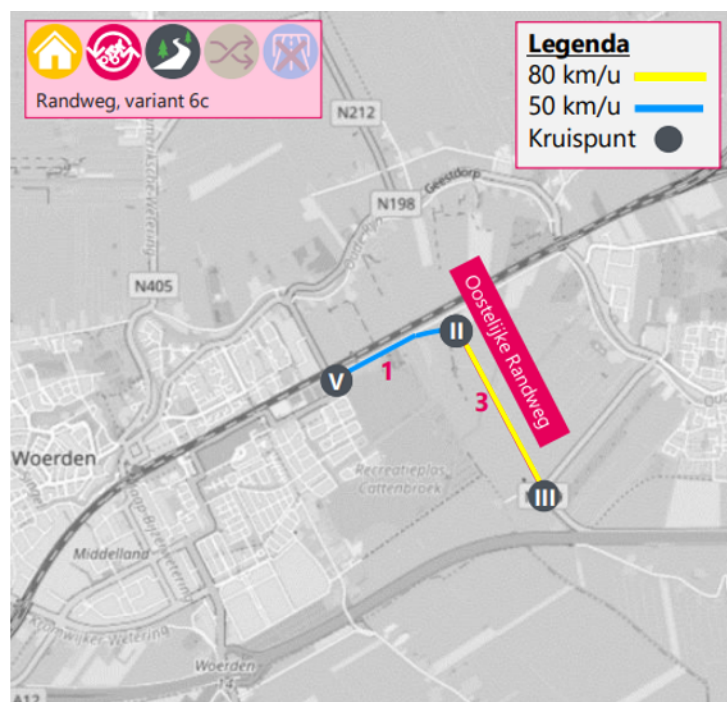
Aan de oostkant (zoals op de Polanerbaan/Polanertunnel, Steinhagenseweg en Oostelijke Randweg) zijn geen verschillen in verkeersintensiteiten zichtbaar tussen de varianten met of zonder Rembrandtbrug. De conclusies voor de effecten van de Oostelijke Randweg blijven daarmee in stand.

Gedeeltelijke Randweg, variant 6c

Met de aanleg van de Oostelijke Randweg neemt het totaal aantal verkeersbewegingen binnen de gemeente Woerden toe. Dit is het gevolg van verplaatsing van verkeer van de Rijkswegen A2/A12 naar het onderliggend wegennet, waaronder de Oostelijke Randweg. Er is daarom ook nogmaals gekeken naar een gedeeltelijke randweg, zoals dit eerder in de BRAVO projecten van de provincie Utrecht is gedaan. Dit betreft de zogenoemde variant 6c uit de BRAVO projecten.

Variant 6c bestaat uit alleen de wegvakken 1 en 3, waarmee het een verbinding vormt tussen de Steinhagenseweg aan de westkant en de N419 aan de oostkant. Deze variant verschilt van de gehele Oostelijke Randweg omdat variant 6c niet

aansluit op de N212 in het noorden, en geen verbinding heeft met de Europabaan in Woerden door de afwezigheid van de Zuidelijke Parallelweg.



Participatieproces

Het onderzoek naar de effecten van een Oostelijke Randweg is gezamenlijk met de provincie Utrecht uitgevoerd in gecombineerd opdrachtgeverschap.

Wat willen we bereiken

Met het onderzoek naar de effecten, nut en noodzaak van een Oostelijke Randweg kan een besluit worden genomen voor het starten van een vervolg. Met dit besluit wordt uitvoering gegeven aan de inspanning uit de programmabegroting en het collegewerkprogramma.

Het is van belang om de mobiliteit in goede banen te leiden om ook na de realisatie van huidige en toekomstige (woningbouw)ontwikkelingen een veilige, bereikbare en leefbare gemeente te behouden.

Wat gaan we daarvoor doen

Het verder onderzoeken en aanleggen van een volledige Oostelijke Randweg wordt gezien als beperkt effectief, met nadelen voor de regio en met zeer hoge kosten. Met de provincie Utrecht zal uitgebreider naar Variant 6c worden gekeken om zowel voor de provincie als voor de gemeente de toegevoegde waarde te onderzoeken. Hoe kan de gedeeltelijke rondweg bijdragen aan de ambities voor de woningbouw.

Argumenten

1.1 Variant 6c heeft voldoende potentieel

In het uitgevoerde onderzoek naar de volledige Oostelijke Randweg is een analyse uitgevoerd van een gedeeltelijke randweg (Variant 6c). Zowel gemeente als provincie zien voldoende potentieel om deze variant uitgebreider te onderzoeken.

1.2 Negatieve effecten Oostelijke Randweg worden beperkt met variant 6c

Variant 6c is met name nogmaals bekeken om de negatieve aspecten van een volledige Oostelijke Randweg te beperken. Aanvullende berekeningen met het verkeersmodel laten de volgende verkeerskundige effecten zien:

- Ontsluitende wegen van Woerden richting de A12 (Europabaan) en Harmelen (N198) worden rustiger
- Verkeer binnen Woerden kiest andere routes, nader onderzoek is nodig om deze effecten goed te kunnen duiden
- Variant 6c biedt geen alternatief voor de route A2/A12

1.3 Ontsluitende wegen worden rustiger

Variant 6c maakt het mogelijke om sneller de aansluiting op de A12 bij Harmelen te bereiken, maar ook Harmelen zelf. Hierdoor worden de wegen van Woerden naar de A12 (Europabaan) en Harmelen (N198) rustiger.

1.4 Overige effecten variant 6c zijn nog onvoldoende in beeld

Deze variant biedt weliswaar een oplossing voor het beperken van sluipverkeer (en dus het beperken van de negatieve effecten) op met name de regionale wegen, maar laat tegelijkertijd een verschuiving van het verkeer binnen Woerden zien. Zo is er extra verkeer dat van en naar de nieuwe ontsluiting rijdt. Het is nodig om deze effecten beter in kaart te brengen om een goed oordeel over deze variant te vellen. Een oplossing voor het beperken van verkeer aan de rand van Woerden mag geen grote negatieve effecten op het interne verkeer hebben, waarmee de verkeersveiligheid, gezondheid en leefbaarheid wordt verslechterd.

1.5 Een volledige Oostelijke Randweg in de toekomst wordt niet onmogelijk gemaakt.

Met een eventuele realisatie van variant 6c kan op lange termijn alsnog uitbreiding plaatsvinden.

2.1 Tegengaan van ongewenst verkeer is een gezamenlijke opgave

De Oostelijke Randweg heeft met name voor de provincie Utrecht grote nadelen. Hiermee is cofinanciering van een eventuele toekomstige aanleg niet aan de orde. Woerden ligt in de oksel van de A2 en A12 en ligt op de alternatieve route voor automobilisten tijdens vertragingen op deze Rijkswegen. Het is daarom zaak om gezamenlijk met de provincie Utrecht de regionale wegenstructuur onder de loep te nemen en te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om ongewenst verkeer te weren en Woerden bereikbaar en leefbaar te houden. In een bestuurlijk overleg tijdens de zomerperiode afgesproken een uitgebreider onderzoek naar variant 6c gezamenlijk uit te voeren. De provincie zal ook 50% van de kosten op zich nemen. Voor beide partijen zullen de kosten ca. € 30.000 bedragen.

3.1 Hoge kosten

De aanleg van een volledige Oostelijke Randweg is een kostbare infrastructurele ingreep, waardoor hoge investeringen nodig zijn. De aanlegkosten bedragen 100-150 miljoen euro.

3.2 Provinciale en gemeentelijke belangen

De Oostelijke randweg heeft een verkeersaantrekkende werking. Op een aantal wegen in het oosten van Woerden treedt een afname van verkeer op. Dit is een positief effect voor de gemeente Woerden. Met de aanleg van een Oostelijke Randweg zal er echter een forse toename van de totale hoeveelheid verkeer plaatsvinden. Een beperkt deel van dit verkeer is afkomstig van de wegen in het oosten van Woerden. Hoewel de randweg grotendeels buiten de bebouwde kom ligt, is dit een negatief effect. Op met name de provinciale wegen is een forse toename van verkeer te zien. Dit is hoofdzakelijk afkomstig van de Rijkswegen omdat een goede alternatieve route ontstaat tussen A2 en A12. Voor de provincie Utrecht, die met name op de N198 een afname van verkeer wil zien om de verkeersveiligheid te verbeteren, kent de aanleg van de Oostelijke Randweg dan ook grote negatieve effecten. Cofinanciering van een Oostelijke Randweg is hiermee niet aan de orde.

3.3 Aanleg van een volledige Oostelijke Randweg zorgt voor toename van het totale verkeer.

De extra capaciteit die met de volledige Oostelijke Randweg wordt toegevoegd aan het wegennet in Woerden zorgt ook voor een toename van het totale verkeer. Daarmee laat de volledige Oostelijke Randweg een verkeersaantrekkende werking zien. Een cordonanalyse (verkeerskundige analysemethode waarbij voor een bepaald gebied alle in- en uitgaande verkeersbewegingen worden bepaald) toont aan dat er 10% méér verkeer de gemeente ingaat ten opzichte van de referentiesituatie (zonder de Oostelijke Randweg). Dit is verkeer dat in de huidige situatie voor een groot deel gebruik maakt van de Rijkswegen.

3.4 Aanleg van een volledige Oostelijke Randweg zorgt voor een aantrekkelijke sluiproute.

Met de introductie van de Oostelijke Randweg wordt er een aantrekkelijk alternatief voor de route via de A2 + A12 gecreëerd. Dit is nog sterker het geval bij calamiteiten en/of filevorming op de A2 of A12. De verhouding in reistijd tussen

de gewenste route via de A12-A2 en de sluiproute door Woerden, wordt met de aanleg van de randweg kleiner. Al bij lichte vertragingen op de A2 of A12 zal de Oostelijke Randweg een aantrekkelijk alternatief zijn.

3.5 Met de aanleg van een volledige Oostelijke Randweg ontstaat een 'nieuwe' route.

Er ontstaat met de nieuwe verbinding een verandering in routevorming. Het verkeer dat vanuit het noorden (Wilnis, Woerdense Verlaat) en voorheen via de A2 richting de A12 naar het oosten rijdt (en vice versa), krijgt nu de mogelijkheid dit via de Oostelijke Randweg te doen. Dit verkeer blijft daarmee langer op het provinciale en gemeentelijke wegennet in plaats van dat dit verkeer (in de referentie) zo snel mogelijk gebruik maakt van het Rijkswegennet. Dit hangt nauw samen met het aandachtspunt voor de hiërarchie van wegen: met de introductie van de Oostelijke Randweg verschuift er verkeer van de Rijkswegen naar de provinciale (en gemeentelijke) wegen.

3.6 De doorstroming verslechtert op meerdere punten.

Het extra verkeer zorgt ervoor dat de doorstroming op een aantal kruispunten verslechtert, zoals de rotondes N212-N401 en Wulverhorstbaan-Middellandbaan.

3.7 Negatief effect buiten de bebouwde kom

De toename van verkeer leidt buiten de bebouwde kom voor een verslechterde verkeersveiligheid. Daarnaast vormt de Oostelijke Randweg nieuwe barrières voor fietsers vanwege het doorkruisen van door- en hoofd fietsroutes.

3.8 Er treden negatieve effecten op ten aanzien van de Brede Welvaart

De volledige Oostelijke Randweg heeft een verkeersaantrekkende werking, het autoverkeer en vrachtverkeer neemt toe. Dit veroorzaakt meer uitstoot: een toename van ca. 10% van CO₂-emissies is zichtbaar in de gemeente Woerden (t.o.v. de referentie). Als gevolg van realisatie van de Oostelijke Randweg en hogere verkeers-intensiteiten is er in diverse stikstofgevoelige Natura2000-gebieden sprake van een toename van de stikstofdepositie. Het gaat dan bijvoorbeeld om de Nieuwkoopse Plassen en de Oostelijke Vechtplassen.

Brede Welvaart	Indicator	Scenario B
	Bevordering fietsen en lopen	--
	Verkeersveiligheid binnen bebouwde kom	++
	Verkeersveiligheid buiten bebouwde kom	--
	Luchtkwaliteit binnen bebouwde kom	+
	Luchtkwaliteit buiten bebouwde kom	0
	Geluidskwaliteit binnen bebouwde kom	0
	Geluidskwaliteit buiten bebouwde kom	+
	Stikstofbelasting	-
	Oversteekbaarheid Woerden	+
	Oversteekbaarheid Harmelen	0
	Kans op sluipverkeer	-
	Routevorming vrachtverkeer	--
	Hiërarchie van wegen	--
	CO ₂ -emissies	--
	Bereikbaarheid arbeidsplaatsen vanuit Woerden	+
	Bereikbaarheid arbeidsplaatsen vanuit Harmelen	+
	Doorstroming op bestaande kruispunten	-
	Bereikbaarheid inwoners <30 min vanuit Woerden	+
	Bereikbaarheid inwoners <30 min vanuit Harmelen	++
	Autoafhankelijkheid	0
Kostenindicatie*		€€€€

3.9 Mobiliteitstransitie is de basis voor de toekomst

Bij de (grootschalige) ontwikkelingen in Poort van Woerden is de mobiliteitstransitie het uitgangspunt. Minder autobezit en -gebruik en het overstappen naar andere, meer duurzame vormen van vervoer. De mobiliteitstransitie zorgt voor een gezondere, groenere en bereikbaardere gemeente.

De aanleg van een Oostelijke randweg faciliteert de groei van het autoverkeer. Hoe meer wegen of rijstroken er aangelegd worden, hoe meer automobilititeit er zal ontstaan. Dit leidt vervolgens tot meer risico's ten aanzien van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid en extra uitstoot. Het college legt de nadruk op preventief handelen in plaats van facilitair. Bij de (toekomstige) woningbouw wordt ingezet op het beperken van de mobiliteitsvraag. Alleen daar waar nodig kunnen fysieke ingrepen in de infrastructuur plaatsvinden.

Kanttekeningen, risico's en alternatieven

1.1 Realisatie van een gedeeltelijke randweg vergt een hoge investering

Indien na aanvullende onderzoeken wordt besloten tot voorbereiding en realisatie van een gedeeltelijke randweg, dan zijn daar forse investeringen voor nodig. Ook als er voor de provincie voldoende argumenten zijn om financieel bij te dragen aan de realisatie zullen er investeringen door de gemeente nodig zijn. Indien de gemeente 50% van de kosten voor haar rekening moet nemen, dan bedraagt de gemeentelijke investering 15-25 miljoen euro. Ook als deze investering niet mogelijk is of wordt, is het goed een aanvullend onderzoek naar een gedeeltelijke randweg uit te voeren zodat knelpunten en effecten volledig en bekend zijn.

3.1 Alternatieve route door Woerden zorgt voor afname verkeer

De aanleg van een volledige Oostelijke Randweg is onderzocht met als doel de verkeersdruk op invalswegen en binnen Woerden terug te dringen, door het verkeer te verplaatsen naar de buitenkant. Uit berekeningen komt naar voren dat er circa 16.000-17.000 motorvoertuigen per dag gebruik maken van de nieuwe verbinding (dit is ruim 1,5 keer zoveel als nu op de Ingenieur Enschedéweg rijdt).

De Oostelijke Randweg biedt een alternatief voor een route door de kern van Woerden, en leidt daarmee tot een afname van verkeer op wegen zoals de Steinhagenseweg, Polanertunnel en Europabaan.

3.2 Positieve gevolgen voor gezondheid en veiligheid binnen de bebouwde kom

Voordelen met betrekking tot gezondheid zijn met name te zien binnen de bebouwde kom. Doordat het verkeer in dit scenario via de Oostelijke Randweg om Woerden heen kan rijden, neemt het autoverkeer op een aantal wegvakken binnen de bebouwde kom af. Dit heeft positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid binnen de stad, op wegen zoals de Beneluxlaan, Steinhagenseweg, en Utrechtsestraatweg. Ook is een verbetering van de luchtkwaliteit waarneembaar.

3.3 Verbetering kwaliteit leefomgeving

Daarnaast wordt het, door de afname van de hoeveelheid autoverkeer, gemakkelijker voor fietsers en voetgangers binnen Woerden om over te steken: een voordeel in het kader van de kwaliteit van de leefomgeving. Door de nieuwe verbinding die de Oostelijke Randweg biedt, kunnen arbeidsplaatsen en inwoners sneller bereikt worden met de auto. Dit geldt met name voor inwoners vanuit Harmelen. Met de nieuwe verbinding ontstaat er voor Harmelen namelijk een optie om sneller naar de A12 richting het westen te rijden. Deze verbeterde bereikbaarheid komt de economische vitaliteit en sociale inclusiviteit ten goede.

Randvoorwaarden

Indien wordt besloten verder onderzoek te verrichten naar de aanleg van een gehele of gedeeltelijke Oostelijke Randweg, is het van belang om extra aandacht te besteden aan een aantal kruispunten. De mate van afwijking van kruispunten kan in veel gevallen verslechteren bij realisatie van een gehele of gedeeltelijke Oostelijke Randweg. De afwikkeling op kruispunten Wulverhorstbaan-Middellandbaan, N212-N401, en N419-Adriaan van Beusechemweg moet nader onderzocht worden indien de Oostelijke Randweg wordt gerealiseerd. Ook de omliggende kruispunten zoals de Middellandbaan-Blekerijlaan moeten daarbij worden meegenomen.

Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit

Het uitgebreidere onderzoek naar variant 6c wordt samen met de provincie uitgevoerd. De provincie zal ook 50% van de kosten op zich nemen. Voor beide partijen zullen de kosten ca. € 30.000 bedragen. Het beschikbaar stellen van het gemeentelijke deel zal verwerkt worden in de Voorjaarsrapportage 2026.

De aanlegkosten voor een volledige Oostelijke Randweg bedragen 100-150 miljoen euro. Vooruitlopend daarop dient vooronderzoek plaats te vinden waarmee circa 0,5 - 1,0 miljoen euro gemoeid is.

Aanlegkosten voor variant 6c worden ingeschat op 30-50 miljoen euro.

Communicatie

Vervolgproces

Met de provincie Utrecht worden de onderzoeksvragen opgesteld en wordt een projectteam gevormd. De raad wordt over de voortgang geïnformeerd door middel van een of meerdere Raadsinformatiebrieven. Na afronding van het onderzoek doet het college een voorstel aan de raad voor een eventueel vervolg.

Bevoegdheid raad

De raad is bevoegd om over dit voorstel een besluit te nemen op grond van artikel 147 van de Gemeentewet.

Bijlagen

D/25/184599: Definitieve rapportage Oostelijke Randweg

D/25/185247: Raadsbesluit Resultaten onderzoek Oostelijke Randweg