

Raadsvoorstel

Opsteller

Hove, Koen ten

Vergadering van

19 december 2023

Kenmerk

Z/23/064895 / D/23/126954

Portefeuillehouder

Arjan Noorthoek

Portefeuille

Verkeer en Vervoer

Onderwerp

Variantenstudie Amsterdamlaan - Eilandenkade

Samenvatting

Uw raad heeft het college door middel van een raadsbesluit (D/22/049799) opdracht gegeven om een passende oplossing te onderzoeken voor het knelpunt Amsterdamlaan - Eilandenkade. De aanleiding hiervoor is de verwachte toename in verkeer door woningbouw in de poort van Woerden, de aanleg van de ongelijkvloerse kruising en de zorgen die vanuit de omgeving geuit zijn. Dit voorstel ligt nu aan u voor vanwege de toezeggingen (nr. T-081) van wethouder Noorthoek tijdens de gemeenteraad van 14 september 2023. Met het voorliggende raadsvoorstel wordt aan de eerste twee genoemde toezeggingen uitvoering gegeven.

Het resultaat van de uitgevoerde variantenstudie is dat de afwikkeling van het verkeer op het kruispunt ook met de huidige inrichting in de toekomst acceptabel is. Omwille van het vergroten van de verkeersveiligheid is het advies wel om een rotonde te realiseren. Een rotonde scoort van de verschillende varianten het beste op het verbeteren van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers, in combinatie met een goede verkeersafwikkeling van het verkeer vanuit de woonwijken ten oosten en westen het kruispunt. Vanwege de druk op de begroting en de toezegging van het college om terughoudend om te gaan met nieuwe investeringen, stellen wij voor om de rotonde in 2030 te realiseren (zie *scenario uitvoering 2030* hieronder). Daarnaast beschrijven wij ook een tweede scenario (*scenario uitvoering 2025*) als alternatief voor het eerste scenario.

Scenario uitvoering 2030:

Vanwege het voortschrijdend inzicht in de investeringen en de opdracht van uw raad om terughoudend om te gaan met nieuwe investeringen, stellen wij voor om de huidige inrichting van het kruispunt tot 2030 te behouden. Uit het onderzoek van Sweco blijkt dat ook met de huidige inrichting van het kruispunt en de verkeersintensiteiten in 2030, de theoretische wachttijden acceptabel zijn. Wel vragen wij u te kiezen voor variant 2a (een rotonde) als passende oplossing voor het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade en de rotonde te realiseren in 2030. Een rotonde draagt namelijk positief bij aan de verkeersveiligheid op dit kruispunt.

Scenario uitvoering 2025:

In dit alternatieve scenario stellen wij voor om te kiezen voor variant 2a (een rotonde) als passende oplossing voor het kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade en de rotonde in 2024 ruimtelijk uit te laten werken en in 2025 te realiseren. Hierin wordt de reeds in 2024 beschikbare €260.000 benut om variant 2a ruimtelijk uit te werken tot een definitief ontwerp en wordt de aanleg van de rotonde verder voorbereid. Ook wordt bij de kadernota een resterend krediet van €1.168.000 aangevraagd voor de realisatie van variant 2a.

Dit raadsvoorstel gaat inhoudelijk verder in op keuze voor een rotonde als oplossing op het kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade. De feitelijke oplossing op het kruispunt is namelijk bij beide scenario's hetzelfde, maar het verschil zit in het investeringsmoment.

Gevraagd besluit

1. Kennis te nemen van het rapport 'Kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade';
2. In te stemmen met de keuze voor variant 2a (rotonde) als passende oplossing voor het kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade;
3. In te stemmen met de keuze voor 'scenario uitvoering 2030'.

Inleiding

Als onderdeel van de werkzaamheden rondom Snellerpoort bereidt de gemeente de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor. Tot de realisatie van de ongelijkvloerse kruising heeft uw raad in januari besloten (D/22/049799) en deze komt ten noorden van het gebouw van Roche te liggen. De huidige rotonde op de Steinhagenseweg ten zuiden van Roche komt daarmee te vervallen. Tijdens het gevoerde participatieproces bleek vanuit de omgeving de sterke behoefte om ook direct aanverwante verkeersknelpunten integraal te beschouwen. In het kader hiervan heeft uw raad in het raadsbesluit voor de realisatie van de ongelijkvloerse kruising ook opdracht gegeven de gevolgen op het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade nader te onderzoeken en varianten voor verbetering aan te dragen. In het voorliggende raadsvoorstel informeren wij u over de resultaten van dit onderzoek en doen een voorstel voor een vervolg.

Aanleiding onderzoek kruising Amsterdamlaan - Eilandenkade

De kruising Amsterdamlaan – Eilandenkade is in het Meerjaren Verkeersmaatregelenplan (MVP) opgenomen. In het raadsvoorstel D/22/048668 is aangegeven dat de wachttijden bij het kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade in de toekomst op kunnen lopen. Ook in de huidige situatie kan autoverkeer, met name in spitsperioden, al niet altijd vlot de Steinhagenseweg oprijden of de woonwijk inrijden. Met het verdwijnen van de huidige rotonde op de Steinhagenseweg wordt verwacht dat de doorstroming van het verkeer op de Steinhagenseweg verbetert, waardoor verkeer van en naar de wijken moeilijker kan in- of uitvoegen. Daarnaast zorgt de geplande woningbouw in onder andere Snellerpoort voor een toename van zowel fiets- als gemotoriseerd verkeer. Dit leidt tot zorgen in de omgeving over het functioneren van het kruispunt bij de Amsterdamlaan in de toekomst.

Naar aanleiding van de zorgen uit de omgeving en de besluitvorming over de ongelijkvloerse kruising is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar het functioneren van het kruispunt bij de Amsterdamlaan. Uit dit verkennende onderzoek (zie D/22/048668) blijkt dat de wachttijden voor autoverkeer uit de woonwijken in de spits van tijd tot tijd op kunnen lopen waardoor een verhoogd risico ontstaat op het kruispunt bij de Amsterdamlaan. Op hoofdlijnen zijn een aantal verbetervarianten genoemd die nog verder onderzocht en uitgewerkt moesten worden.

Daarnaast is in 2020 door adviesbureau Royal HaskoningDHV in samenwerking met de gemeente een onderzoek naar het hoofdwegennet uitgevoerd. Uit dit onderzoek zijn een aantal knelpunten naar voren gekomen op de Steinhagenseweg, waaronder het kruispunt bij de Amsterdamlaan. Als conclusie in het rapport wordt gesteld dat de oversteekbaarheid voor fietsers een knelpunt is. Dit komt mede doordat fietsers geen voorrang hebben en het daardoor lastiger kan zijn om de Steinhagenseweg als drukke hoofdverbindingsweg te moeten kruisen.

Tenslotte zijn in de vastgestelde Strategienota Verkeersvisie 2030 een aantal ambities verwoord. Eén daarvan is de prioriteit voor fietsers (en voetgangers). De afstanden binnen de gemeente Woerden zijn namelijk uitermate geschikt voor het gebruik van de fiets. Fietsen heeft daarom binnen de gemeente de voorkeur boven autoverkeer. Daar waar het veilig mogelijk is, krijgt de fietser op hoofd fietsroutes voorrang ten opzichte van gemotoriseerd verkeer.

Doel en scope van het onderzoek

Het onderzoek naar het kruispunt bij de Amsterdamlaan is uitgevoerd door adviesbureau Sweco. Het doel van het onderzoek was om met verbetervarianten te komen op dit kruispunt. Allereerst is daarbij onderzocht hoe het kruispunt met de huidige inrichting functioneert. Daarbij heeft het adviesbureau bekeken hoe het kruispunt met de huidige verkeersintensiteiten zowel theoretisch als in de praktijk functioneert, en hoe het kruispunt met de huidige inrichting zou functioneren in 2030, na de aanleg van Snellerpoort en met de toevoeging van woningen in het Stationsgebied. Daarbij is bij de berekeningen rekening gehouden met een gelijkmatig aankomstpatroon van verkeer, wat overeenkomt met een situatie na de aanleg van de ongelijkvloerse kruising.

Vervolgens zijn tien varianten die de verkeerssituatie kunnen verbeteren geanalyseerd en verkeerskundig doorgerekend. Van deze varianten is bekeken in hoeverre de aanpassingen bijdragen aan een verbeterde verkeersveiligheid, oversteekbaarheid voor fietsers, afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer en of deze varianten zodoende een oplossend vermogen hebben. Op basis van deze toets zijn een aantal varianten afgefallen en zijn vijf kansrijke varianten verder onderzocht. Van deze kansrijke varianten zijn zowel schetsontwerpen als kostenramingen opgesteld.

Resultaten van het onderzoek

1. Analyse huidige en toekomstige situatie kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade

Er zijn sinds 2014 op het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade weinig ongevallen geregistreerd. Naar aanleiding van twee locatiebezoeken van het adviesbureau is geconstateerd dat op dit kruispunt in de huidige situatie niet veel fietsers oversteken. Deze steken veelal over via de rotonde bij Roche. Wel is geconstateerd dat er af en toe fietsers tegen de richting in oversteken en dat er afwikkelingsproblemen ontstaan wanneer er terugslag ontstaat vanaf de rotonde bij Roche. Bij opstoppingen bij de huidige rotonde bij Roche ontstaan wachtrijen die tot het kruispunt bij de Amsterdamlaan lopen. Deze opstoppingen zorgen voor een verminderde afwikkeling voor het autoverkeer op dit kruispunt.

Met de methode Harders, een verkeerskundige methode waarmee kruispuntberekeningen worden uitgevoerd, zijn de gemiddelde wachttijden berekend met de huidige inrichting van het kruispunt. De gemiddelde theoretische wachttijden voor al het verkeer zijn met zowel de huidige intensiteiten als de intensiteiten uit 2030 niet hoger dan 15 seconden en daarmee is de huidige inrichting acceptabel met betrekking tot de gemiddelde verkeersafwikkeling en wachttijden. Ook is de gemiddelde wachttijd voor fietsers 0 tot 5 seconden per rijbaan die zij moeten oversteken. Daarmee is de wachttijd voor fietsers acceptabel. Een kanttekening bij deze berekeningen is dat wordt uitgegaan van gemiddelde wachttijden, met een gelijkmatig aankomstpatroon van verkeer met voldoende hiaten om in te voegen. Bij een groter verkeersaanbod of ander aankomstpatroon kan sprake zijn van langere wachttijden en daarmee een hoger risico; weggebruikers nemen namelijk meer risico's wanneer zij langer moeten wachten.

Het aantal fietsers dat van de oversteek bij de Amsterdamlaan gebruik maakt kan in de toekomst toenemen tot circa 1.800. Dit is door Sweco bepaald aan de hand van huidige fietstellingen en op basis van een analyse naar de meest logische routes die fietsers kunnen gaan gebruiken. Dit komt omdat de oversteek over de Steinhagenseweg bij de Amsterdamlaan - Eilandenkade voor een deel van de fietsers na het opheffen van de rotonde bij Roche sneller is dan de route via de ongelijkvloerse kruising. Het realiseren van de eerder voorgestelde toeleidende fietsroute 4 (D/22/048672) zal een deel van de fietsers een iets beter alternatief bieden, maar desondanks wordt het drukker op de fietsoversteek bij de Amsterdamlaan.

2. Mogelijke verbetervarianten kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade

Sweco heeft verschillende varianten voor verbetering van het kruispunt voorgesteld en verkeerskundig doorgerekend. Tijdens het onderzoek zijn tien varianten onderzocht waarvan uiteindelijk de vijf meest kansrijke verder zijn uitgewerkt. De onderzochte varianten staan hieronder opgesomd en zijn ook te vinden in bijlage D/23/127148 van dit raadsvoorstel.

- Handhaven huidige inrichting, maar verbreden van de fietsoversteekplaatsen
- Fietsoversteek in twee richtingen alleen aan de noordzijde
- Fietsoversteek in twee richtingen alleen aan de aan noordzijde geregeld met een verkeerslicht bij de oversteek
- Rotonde (twee varianten, met fietsoversteken in één richting of twee richtingen)
- Voorrangsplein (twee varianten, met fietsoversteken in één richting of twee richtingen)
- Gehele kruispunt met verkeerslichten regelen (zonder extra afslagstroken)
- Gehele kruispunt met verkeerslichten regelen (toevoegen van extra afslagstroken)
- Toepassen linksafvakken op de Steinhagenseweg
- Fietsoversteek in de voorrang op de Steinhagenseweg
- Verbieden rijrichtingen op kruispunt / nieuwe aansluitingen op Steinhagenseweg

3. Kansrijke verbetervarianten kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade

Alle genoemde varianten zijn doorgerekend en/of kwalitatief beoordeeld. De varianten die onvoldoende oplossend vermogen bieden zijn niet verder uitgewerkt in een schetsontwerp en zijn niet financieel doorgerekend. Het oplossende vermogen zit in een aantal aspecten, namelijk routing voor fietsers, verkeersveiligheid voor fietsers en verkeersafwikkeling uit de woonwijken. Deels is dit een kwalitatieve beoordeling geweest, zoals bij de laatste drie bovengenoemde varianten.

Over de variant waarbij het kruispunt met verkeerslichten wordt geregeld zijn vanuit enkele bewoners vragen gesteld waarom deze is afgefallen en niet als kansrijke variant is meegenomen. Daarom hebben we de reden van het afvallen van deze variant nog expliciet hieronder benoemd. Een kruispunt met verkeerslichten is in de basis een verkeersveilige

oplossing, omdat het verkeer gescheiden van elkaar wordt afgewikkeld. Ondanks deze conflictvrije afwikkeling van al het verkeer, zorgt een kruispunt met verkeerslichten voor een minder goede verkeersafwikkeling van zowel fietsverkeer als gemotoriseerd verkeer. Als mogelijke oplossing zijn er twee opties met verkeerslichten bekeken. De eerste van deze opties betreft een inrichting waarbij op de Steinhagenseweg linksafopstelstroken worden ingepast en er geen aparte opstelstroken zijn voor het verkeer vanuit de Amsterdamlaan en Eilandenkade. Bij die optie worden de wachttijden in de avondspits te hoog en is er een cyclustijd (tijd dat alle richtingen één keer groen krijgen) van meer dan 120 seconden om het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Voor fietsers komt de gemiddelde wachttijd uit op circa 70 - 80 seconden. Bij de tweede optie met verkeerslichten worden er meerdere opstelstroken/afslagstroken gerealiseerd waarmee er een gewenste vormgeving van het kruispunt met verkeerslichten ontstaat en er een vlottere en meer logische verkeersafwikkeling kan plaatsvinden. De wachttijden in de spitsperiodes voor het gemotoriseerde verkeer zijn gemiddeld 80 - 90 seconden in de avondspits. Voor fietsers die de Steinhagenseweg willen oversteken is de gemiddelde wachttijd bij deze variant 35 seconden. De wachttijden voor al het verkeer zijn weliswaar minder dan bij de eerste optie met verkeerslichten, maar ten opzichte van de huidige situatie moet het verkeer gemiddeld langer wachten waardoor er risico's zijn dat er door rood gereden wordt. Er is beoordeeld dat het oplossende vermogen van een variant met verkeerslichten onvoldoende is om deze verder uit te werken. Bovendien heeft het realiseren van aparte opstelstroken ruimtelijk een grote impact waardoor deze maatregel naar verwachting niet tegen geringe kosten te realiseren is. Gelet op het beperkte verbetering en/of de grote ruimtelijke impact is een variant met verkeerslichten niet verder (financieel) uitgewerkt.

Sweco heeft uiteindelijk de vijf meest kansrijke varianten verder ruimtelijk en financieel uitgewerkt:

- 1. Fietsoversteek in twee richtingen aan noordzijde
- 2a. Rotonde met fietsoversteekplaatsen in één richting
- 2b. Rotonde met fietsoversteekplaats in twee richtingen
- 3a. Voorrangsplein met fietsoversteekplaatsen in één richting
- 3b. Voorrangsplein met fietsoversteekplaats in twee richtingen

Van de vijf bovengenoemde varianten blijkt dat deze in de toekomstsituatie allemaal voldoen aan een acceptabele theoretische verkeersafwikkeling in de spitsperiodes, waarbij er bij iedere variant nog restcapaciteit aanwezig is om een toename van gemotoriseerd verkeer in de toekomst op te kunnen vangen. In de berekeningen wordt, zoals reeds benoemd, wel uitgegaan van een gelijkmatig aankomstpatroon van verkeer. Daarnaast wordt met de methode om de afwikkeling van de rotonde te beoordelen, geen rekening gehouden met voorrang hebbende fietsers en voetgangers. Op momenten dat het druk is met fietsers zal de afwikkeling van de rotonde dus minder goed zijn. De verwachting is dat de wachttijden in de praktijk bij alle varianten hoger kunnen zijn ten opzichte van de theoretische situatie.

Onderstaande tabel geeft de verkeerskundige aspecten weer waarop de vijf meest kansrijke varianten beoordeeld zijn. Onderstaande tabel is niet de totale wegingstabel, deze is te vinden als bijlage bij de stukken (D/23/127147). Daarin staan ook andere aspecten, zoals impact op de omgeving, duurzaamheid van de maatregel en de kosten. Omdat de verkeerskundige aspecten een belangrijke rol spelen, zijn deze effecten in een aparte tabel hieronder weergegeven. In deze tabel geven de kleuren weer of er een verbetering optreedt ten opzichte van de huidige situatie. Ter illustratie: geel betekent *geen verbetering*, lichtgroen betekent *een lichte verbetering* en groen betekent *een grote verbetering*. Het advies van Sweco is gebaseerd op de volledige wegingstabel.

	Fietsoversteek twee richtingen	Rotonde fietsoversteek één richting	Rotonde fietsoversteek twee richtingen	Voorrangsplein fietsoversteek één richting	Voorrangsplein fietsoversteek twee richtingen
Afwikkeling en oversteekbaarheid fietsers en voetgangers	Geel	Groen	Groen	Lichtgroen	Lichtgroen
Directheid van de routing voor fietsers	Groen	Lichtgroen	Groen	Lichtgroen	Lichtgroen
Doorstrooming gemotoriseerd verkeer Steinhagenseweg	Groen	Geel	Geel	Groen	Groen
Afwikkeling gemotoriseerd verkeer uit de wijk	Geel	Groen	Groen	Lichtgroen	Lichtgroen

4. Advies Sweco

Op basis van de kruispuntberekeningen en analyse naar de verschillende varianten en fietsroutes is het advies van Sweco om een rotonde te realiseren (variant 2b). De argumenten voor de rotondevariant zijn te vinden onder het kopje "**Argumenten**". Daarin is uitgegaan van de argumenten voor een rotonde met fietsoversteekplaatsen in één richting (variant 2a, zie figuur 1). Dit heeft namelijk de voorkeur van het college. Hiervoor geven we de volgende argumenten:

- Een fietsoversteek in één richting is doorgaans veiliger dan een fietsoversteek in twee richtingen (volgens een factsheet van het Kennisnetwerk SPV). Omdat bij de huidige inrichting ook al fietsoversteekplaatsen in één richting aanwezig zijn, geeft dit duidelijkheid aan de weggebruiker.
- In dezelfde factsheet van het Kennisnetwerk SPV wordt aangegeven dat situaties met één- én tweerichtingsfietspaden op de rotonde bij voorkeur niet gecombineerd worden. In de situatie bij de Amsterdamlaan heeft het de voorkeur van het college om een fietsoversteek in één richting toe te passen over de Steinhagenseweg en een fietsoversteek in twee richtingen over de Eilandenkade (ten oosten van de Steinhagenseweg). Dat is in de huidige situatie namelijk ook al het geval, waarin de situatie reeds duidelijk is;
- De ruimtelijke impact bij fietsoversteekplaatsen in één richting is minder groot in de noordwestelijke hoek van het kruispunt.

In het advies geeft Sweco ook aan dat de aanleg van toeleidende fietsroute 4 bij de keuze voor een rotonde minder nodig is omdat op het kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade in een goede oversteek wordt voorzien. Vanuit de gedachte om een fijnmazig fietsnetwerk te realiseren heeft toeleidende fietsroute 4 wel een positieve bijdrage.



Figuur 1: variant 2A

Participatieproces

Op 30 januari 2023 is door het college in samenwerking met Sweco een inloopavond georganiseerd over de kruising Amsterdamlaan - Eilandenkade. Tijdens deze avond is een toelichting gegeven op het onderzoek en de varianten. Het doel hiervan was om de omgeving al in een vroeg stadium van het onderzoek mee te nemen in de verschillende varianten, zodat de reacties vanuit de omgeving konden worden meenemen in de afweging voor de verschillende varianten. Tijdens en na afloop van deze avond konden mensen hun vragen en opmerkingen doorgeven. In de reactienota (bijlage D/23/127146) vindt u een terugkoppeling over de inloopavond en de opgehaalde reacties. Deze reactienota is in het voorjaar van 2023 gedeeld met de omgeving. Uit deze nota komt naar voren dat vanuit de omgeving veelal positief is gereageerd op de rotonde variant, waarbij variant 2a van de rotonde iets positiever werd ontvangen dan variant 2b. Er zijn tijdens de avond ook zorgen geuit. Hier is in de reactienota ook aandacht aan besteed.

Wat willen we bereiken

Met het aanpassen van het kruispunt bij de Amsterdamlaan - Eilandenkade willen we het volgende bereiken:

- Een verkeersveiligere inrichting van het kruispunt met minder verkeersveiligheidsrisico's, waarmee wordt aangesloten bij de risico gestuurde aanpak op het gebied van verkeersveiligheid en specifiek op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers;
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid voor fietsers tussen de Eilandenkade en de Amsterdamlaan waarmee een veiligere en comfortabelere verkeerssituatie voor fietsers ontstaat;
- Het verbeteren van de verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer uit de woonwijken ten oosten en westen van het kruispunt;
- Een robuuste inrichting waarbij rekening is gehouden met een toename van het aantal overstekende fietsers op dit kruispunt en een toename van het gemotoriseerde verkeer op de Steinhagenseweg als gevolg van de ontwikkelingen in de omgeving. Hierbij is er nog restcapaciteit beschikbaar op de rotonde, maar wel minder dan de andere kansrijke varianten;
- Een positief effect op het fietsgebruik in Woerden, waarmee de prioriteit voor fietsers, zoals in de Strategienota Verkeersvisie opgenomen, in de praktijk zichtbaar is;
- Minder zorgen vanuit de omgeving en vanuit de gebruikers van het kruispunt;
- Wanneer het besluit wordt genomen *scenario uitvoering 2030* uit te voeren, is het voorstel om na aanleg van de ongelijkvloerse kruising, de rotonde bij Roche voor alleen het gemotoriseerde verkeer nog tijdelijk in stand laten, zo lang de ontwikkelingen in dat deel van Snellerpoort (en het buurtpark) dit toelaten. Door de rotonde voor gemotoriseerd verkeer in stand te laten waarmee het verkeer moet afremmen, nemen we de zorgen vanuit omwonenden met betrekking tot te hard rijdende voertuigen mogelijk weg. Omdat hiervoor geen aanvullende maatregelen genomen hoeven worden, behalve het opheffen van de fietsoversteekplaats, is dit gemakkelijk en goedkoop uit te voeren. De fietsoversteekplaats wordt na aanleg van de ongelijkvloerse kruising opgeheven, omdat de ongelijkvloerse kruising als veilig alternatief voor de fietsoversteek bij de rotonde wordt aangelegd.

Wat gaan we daarvoor doen

We gaan een rotonde ontwerpen en realiseren als aanpassing van het kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade. Om te komen tot een voorgestelde aanpassing van het kruispunt zijn meerdere varianten onderzocht waarbij een rotonde het beste scoort en als voorkeursvariant wordt geadviseerd. Na besluitvorming in uw raad over *scenario uitvoering 2030*, zorgen we dat richting 2030 krediet wordt aangevraagd om het schetsontwerp technisch uit te werken tot een definitief ontwerp en zorgen we dat de voorbereidingen voor realisatie opgestart worden. Daarbij brengen we in kaart welke werkzaamheden verricht moeten worden en hoe de rotonde ruimtelijk gezien kan worden ingepast. Ook wordt onderzocht of er watercompensatie moet plaatsvinden, of er aanvullende maatregelen nodig zijn op het gebied van geluid, of kabels en leidingen verlegd of verwijderd moeten worden en mogelijk andere zaken die uit onderzoeken volgen. Zodra het definitief ontwerp is afgerond informeren wij uw raad hierover.

Argumenten

1.1 Kennis te nemen van het rapport 'Kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade' met daarin een verkeersanalyse over het functioneren van het kruispunt en verschillende verbetervarianten voor het kruispunt.

- Het verkeer van en naar de Eilandenkade en Amsterdamlaan krijgt met de geplande woningbouw te maken met iets oplopende wachttijden. De verkeersafwikkeling blijft theoretisch acceptabel, ook met de huidige inrichting, maar kan bij fluctuaties in het verkeersaanbod verslechteren met verkeersveiligheidsrisico's tot gevolg;
- Door aanpassingen in de fietsstructuur neemt het aantal fietsers dat bij de fietsoversteekplaats over de Steinhagenseweg ter hoogte van de Amsterdamlaan oversteekt toe. Omdat in de huidige situatie bijna 2.000 fietsers per etmaal via het fietspad langs de Eilandenkade fietsen, waarvan nu circa 80% bij de rotonde bij Roche oversteekt, is de verwachting dat dit voor een groot deel zal verplaatsen naar de Amsterdamlaan wanneer de fietsoversteek bij de rotonde bij Roche komt te vervallen. Wanneer wordt besloten tot de aanleg van de eerder voorgestelde toeleidende fietsroute 4, zal een deel van de fietsers worden verleid om gebruik te maken van de ongelijkvloerse kruising. Alsnog is de verwachting dat er sprake zal zijn van veel meer overstekende fietsers bij de Amsterdamlaan, ook wanneer toeleidende fietsroute 4 is aangelegd.

2.1 In te stemmen met de keuze voor variant 2a (rotonde) als passende oplossing voor het kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade.

- Een rotonde is de meest verkeersveilige variant en sluit als oplossing aan bij de landelijke aanpak verkeersveiligheid, waarbij op basis van een risico gestuurde aanpak gestuurd wordt op het verbeteren van de verkeersveiligheid en waarbij de veiligheid van fietsers specifieke aandacht heeft;
- Een rotonde leidt tot een lagere rijsnelheid voor het autoverkeer en een verbeterde oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers, omdat zij voorrang hebben;
- Deze kruising is één van de drie schakels in de fijnmazigheid van het fietsnetwerk tussen Woerden zuidoost en het station/het centrum. Omdat het aantal overstekende fietsers op dit kruispunt gaat toenemen is een veiligere oversteek voor fietsers, aanvullend op de ongelijkvloerse kruising, wenselijk om de Steinhagenseweg over te steken;
- Een rotonde als oplossing kan een stimulans zijn om de fiets te pakken waarmee deze maatregel aansluit bij de Strategienota Verkeersvisie 2030, waarin de prioriteit voor fietsers is benoemd;
- Een fietsoversteek in één richting is verkeersveiliger voor fietsers;
- Het verbeteren van de kruising doet recht aan de zorgen vanuit de omgeving.

3.1 In te stemmen met de keuze voor 'scenario uitvoering 2030'.

- Middels de raadsinformatiebrief "*Plan van aanpak en planning investeringen in balans*" heeft het college inzicht gegeven in de planning richting besluitvorming over de investeringsbegroting. Bij besluitvorming om te kiezen voor *scenario uitvoering 2030* gaat het college zoals afgesproken op dit moment terughoudend om met nieuwe investeringen waarmee geprobeerd wordt de investeringsbegroting in balans te krijgen. De maatregel zal door het college op de investeringsplanning worden opgenomen in jaarschijf 2029 en in de aanloop hiernaar zal een integrale financiële afweging gemaakt moeten worden over de gemeentelijke investeringen;
- De theoretische wachttijden zijn op het voorrangskruispunt met de huidige inrichting en de intensiteiten in 2030 nog acceptabel. Voor het berekenen van de wachttijden in de toekomstsituatie met de huidige inrichting kunnen de resultaten van kansrijke variant 1 uit het rapport van Sweco (D/23/127148) worden gebruikt, omdat de inrichting van het kruispunt bij die variant namelijk nagenoeg gelijk is aan de huidige situatie. De enige aanpassing bij die variant ten opzichte van de huidige inrichting is het opheffen van de fietsoversteek aan de zuidzijde en deze te bundelen met de fietsoversteek aan de noordzijde. Voor het berekenen van de wachttijden voor het verkeer maakt dit geen verschil.

Kanttekeningen, risico's en alternatieven

Kanttekeningen

1. De uitkomsten van de verkeersonderzoeken geven een theoretische weergave van de wachttijden op basis van de intensiteiten in de spitsperiodes.

- In het onderzoek van Sweco wordt uitgegaan van een gemiddelde verkeersafwikkeling met bijbehorende wachttijden op basis van de intensiteiten uit het verkeersmodel. Fluctuaties in de verkeersstroom, waarbij het verkeersaanbod op sommige momenten groter is dan in de theoretische berekening, kunnen ervoor zorgen dat de wachttijden in de praktijk op sommige momenten langer zijn dan in de theoretische berekening. De verwachting is dat de wachttijden voor verkeer daarom zo nu en dan kunnen oplopen tot meer dan 20 seconden, waarmee weggebruikers meer risico gaan nemen.

2. De ongelijkvloerse kruising wordt volgens de huidige planning in 2024 gerealiseerd, waarmee de fietsoversteek bij de huidige rotonde bij Roche komt te vervallen.

- In het onderzoek van Sweco wordt gesteld dat er meer fietsers van de fietsoversteek bij de Amsterdamlaan gebruik gaan maken op het moment dat de huidige oversteek bij de rotonde bij Roche komt te vervallen. Dit is ook het geval met de ongelijkvloerse kruising als meest veilige alternatief, want de oversteek bij de Amsterdamlaan is voor een deel van de fietsers de meest logische en directe route. Wanneer gewacht wordt met aanpassingen op het kruispunt bij de Amsterdamlaan - Eilandenkade tot 2030, zal gedurende een langere periode sprake zijn van risico's op momenten dat het verkeersaanbod groter is.

- Toeleidende fietsroute 4 kan een deel van de fietsers afvangen en naar de ongelijkvloerse kruising leiden, waardoor bij het kruispunt bij de Amsterdamlaan iets minder fietsers oversteken. De kosten voor deze fietsroute zijn globaal geraamd op € 600.000 tot € 800.000, wat in het licht van het terughoudend omgaan met nieuwe investeringen niet passend is. Het aanleggen van de toeleidende fietsroute 4 wordt daarom volgens het college op dit moment vanuit financieel oogpunt afgeraden.

3. Verkeerskundig het de voorkeur heeft om variant 2a op korte termijn te realiseren, om het risico op verkeersonveilige situaties te beperken.

- Ondanks dat het kruispunt qua inrichting voldoet en de wachttijden in de toekomst theoretisch acceptabel blijven, is het vanuit beleidsmatig en verkeerskundig oogpunt wenselijk om variant 2a voor 2030 te realiseren. In de Strategienota Verkeersvisie staat dat fietsers binnen de gemeente prioriteit krijgen boven gemotoriseerd verkeer. Aangezien meer fietsers gaan oversteken bij de Amsterdamlaan is een maatregel wenselijk. Ook wordt op zowel landelijk, regionaal als lokaal niveau proactief gestuurd op verkeersveiligheid (vanuit het gedachtegoed van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid). Door een rotonde te realiseren op dit kruispunt wordt de verkeersveiligheid op dit kruispunt vergroot en wordt aangesloten bij een proactieve aanpak op het gebied van verkeersveiligheid.

Risico's

1. De rotondevariant pas in 2030 te realiseren heeft als risico dat:

- Kosten als gevolg van prijsstijgingen in de markt kunnen toenemen.
- Omwonenden risico's verwachten van te hard rijdend verkeer op de Steinhagenseweg ter hoogte van de Amsterdamlaan - Eilandenkade, wanneer de huidige rotonde bij Roche in de toekomst wordt opgeheven. We stellen voor om de huidige rotonde bij Roche tijdelijk in stand te houden voor het gemotoriseerde verkeer, zo lang de ontwikkelingen in Snellerpoort (en het buurtpark) dit toelaten. Daarmee blijft de rotonde als snelheidsremmende maatregel voor het gemotoriseerde verkeer tijdelijk bestaan. De fietsoversteekplaats zal wel moeten vervallen op het moment dat de ongelijkvloerse kruising, als veilig alternatief voor de fietsoversteek bij de rotonde bij Roche, is gerealiseerd. Het in stand houden van de rotonde als snelheidsremmende maatregel voor het autoverkeer is ook vanuit omwonenden geopperd tijdens de inloopavond begin 2023.

Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit

Van de drie kansrijke varianten (waarbij de subvarianten niet individueel zijn doorgerekend) zijn SSK ramingen opgesteld. Hieronder worden deze geraamde kosten weergegeven. De interne kosten (VAT) zijn op basis van de SSK ramingen opgesteld. Daarnaast dienen we een onvoorziene post meenemen omdat enkele zaken onduidelijk en/of onzeker zijn. Binnen de SSK raming is middels percentages rekening gehouden met nog te maken kosten voor het uitvoeren van onderzoeken. Het uitwerken van het schetsontwerp naar een definitief ontwerp is ook binnen de raming meegenomen.

Varianten	SSK- raming Ing. bureau	VAT (15%)	Onvoorzien (5%)	TOTAAL
1: fietsoversteek noordzijde	€ 226.000,-	€ 34.000,-	€ 11.000,-	€ 271.800,-
2a: rotonde	€ 1.190.000,-	€ 178.000,-	€ 60.000,-	€ 1.428.000,-
3a: voorrangsplein	€ 1.123.000,-	€ 168.000,-	€ 56.000,-	€ 1.347.000,-

Zoals in dit raadsvoorstel is beschreven, is het advies van het college om voor *scenario uitvoering 2030* te kiezen met het oog op het in balans krijgen van de investeringsplanning. De benodigde investering zal in de investeringsplanning worden opgenomen voor 2029 en deze investering bedraagt €1.428.000. Dit zijn naast de kosten uit de SSK raming voor de realisatie, nog €178.000 aan VAT kosten en €60.000 aan onvoorziene kosten (zie bovenstaande tabel). In 2024 is reeds een bedrag van €260.000 beschikbaar voor maatregelen op dit kruispunt. Het heeft verkeerskundig niet de voorkeur om met dit krediet variant 1 (uit het rapport van Sweco, zie D/23/127148) te realiseren, omdat deze variant volgens het college onvoldoende bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bovendien moeten hiervoor andere ingrepen gedaan worden dan bij variant 2a het geval is. Daarmee wordt een groot deel van de investering die bij het uitvoeren van variant 1 nodig is, teniet gedaan op het moment dat variant 2a op een later moment wordt gerealiseerd.

Indien uw raad niet voor '*scenario uitvoering 2030*' kiest, maar besluit om te kiezen voor '*scenario uitvoering 2025*', dan vraagt het college het volgende: omdat er in de begroting van 2024 reeds een bedrag van €260.000 is opgenomen voor aanpassingen aan het kruispunt bij de Amsterdamlaan, is het totaal benodigde voorbereidings- en realisatiekrediet €1.168.000,- (€1.428.000 - €260.000). Bij een keuze voor *scenario uitvoering 2025*, vraagt het college u om de €260.000 uit de begroting van 2024 deels in te zetten om variant 2a ruimtelijk verder uit te werken en de realisatie voor te gaan bereiden. Het college vraagt in dit scenario het resterende bedrag wat nodig is voor de realisatie van de rotonde aan bij de Kadernota. De hoogte van dit aan te vragen bedrag is afhankelijk van eventueel te ontvangen subsidies (wat ook geldt bij *scenario uitvoering 2030*). Het college heeft een aanvraag gedaan in het kader van de regeling "Specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur". Via deze regeling komen wij in aanmerking voor circa €500.000 aan cofinanciering voor een aanpassing van dit kruispunt. Mocht de specifieke uitkering aan ons worden uitgekeerd, zullen wij dit in mindering brengen op het totaalbedrag dat bij de Kadernota wordt aangevraagd. Het college onderzoekt welke andere mogelijkheden voor cofinanciering er zijn.

In het geval van een keuze voor *scenario uitvoering 2025* gaan we uit van een gevraagd krediet van €1.168.000 wat bij de Kadernota wordt aangevraagd. Deze investering leidt tot een extra kapitaallast van €29.200 aan afschrijvingskosten over 40 jaar plus €17.520 op basis van 1,5% rente. De totale kapitaallasten bedragen daarmee €46.720. De kapitaallasten worden lager op het moment dat er sprake is van cofinanciering.

Communicatie

Het raadsbesluit zal middels de volgende kanalen bekend worden gemaakt:

- Persbericht;
- Gemeentelijk website;
- Woerdense Courant (infopagina);
- Projectwebsite Beneluxlaan;
- App 'Beneluxlaan Woerden';
- Social media-kanalen (X en Facebook).

Vervolgproces

Na besluitvorming in de raad over *scenario uitvoering 2030* zal de voorbereiding en uitvoering van variant 2a worden doorgeschoven naar 2029 en 2030.

Wanneer uw raad besluit om te kiezen voor *scenario uitvoering 2025*, dan zal het schetsontwerp van de rotonde verder ruimtelijk worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Daarvoor wordt een deel van het in 2024 beschikbare krediet van € 260.000 benut.

Bevoegdheid raad

Het betreft hier zowel de kaderstellende bevoegdheid van de raad alsook het budgetrecht van de raad (artikel 189 Gemeentewet e.v.) en de algemene bevoegdheid tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de gemeente (art. 108 juncto art. 147 Gemeentewet).

Bijlagen

1. Rapport variantenstudie Amsterdamlaan - Eilandenkade, geregistreerd onder nummer: D/23/127148
2. Raadsbesluit, geregistreerd onder nummer: D/23/127552
3. Reactienota inloopavond 30 januari 2023, geregistreerd onder nummer: D/23/127146

4. Trade Off Matrix, geregistreerd onder nummer: D/23/127147
