

Van: Reem Bakker <reembakker@hotmail.com>

Datum: 9 juni 2015 14:41:16 CEST

Aan: "veelenturf.r@woerden.nl" <veelenturf.r@woerden.nl>

Onderwerp: Technische vragen 15R.00054

Aan de heer R. Veelenturf,

Betreft technische vragen bij scenario 1 van het raadsvoorstel 15R.00054

Op 27 juni 2013 is er door de gemeenteraad van Woerden ingestemd met een amendement behorende bij de eerste bestuursrapportage. Het betrof een amendement ingediend door D66, PW en het CDA. Dit amendement gaf de opdracht aan het college om te onderzoeken of er maatregelen genomen kunnen worden om het fijnstof te verminderen en de doorstroming te bevorderen op het traject Rembrandtlaan-Boerendijk. De Grontmij heeft een rapport gemaakt over deze vragen en er is daarna door de Grontmij een tweede uitgebreider onderzoek gedaan. Hieruit zijn aanbevelingen gekomen die resulteren in genoemd raadsvoorstel.

De VVD fractie heeft een aantal technische vragen bij scenario 1 van het raadsvoorstel:

1) a. Welk effect hebben de maatregelen uit scenario 1 op de hoeveelheid fijnstof op het traject Rembrandtlaan-Boerendijk?

Het effect van scenario 1 voor het traject Rembrandtlaan-Boerendijk is dat de doorstroming op dat traject verbetert. Het effect daarvan is een vermindering van de hoeveelheid fijnstof. Uit de figuren 7 en 8 uit het rapport "luchtkwaliteitonderzoek" van de ODRU (hoofdstuk fijnstof, pagina 12) blijkt dat de situatie in scenario 1 verbetert. Als er geen maatregelen worden getroffen (scenario 0) zal de concentratie fijnstof dicht bij de wegen Boerendijk en Rembrandtlaan toenemen, maar als gevolg van scenario 1 wordt deze toename nagenoeg teniet gedaan.

Samen met de inzet van roetfilters voor het wegverkeer in de komende jaren zullen de concentraties fijnstof op het traject dalen.

b. Kan hiervoor een verbeterpercentage worden aangegeven?

De bandbreedte voor fijn stof wordt nu per $\mu\text{g}/\text{kg}$ weergegeven, dat is een zeer nauwkeurige bepaling. In de resultaten is te zien dat in het 0 scenario de concentratie fijn stof een verhoging laat zien dichtbij de wegen Boerendijk en Jozef Israëlslaan. De concentratie fijn stof bedraagt hier tussen de 23 en 24 $\mu\text{g}/\text{kg}$, daarbuiten is de concentratie tussen de 22 en 23 $\mu\text{g}/\text{kg}$. Deze verhoging is in scenario 1 nagenoeg verdwenen.

2) a. Welk effect hebben de maatregelen uit scenario 1 op de doorstroming op het traject Rembrandtlaan-Boerendijk?

Uit de modelsimulatie (referentie 2020, alle maatregelen)* blijkt dat als gevolg van het opwaarderen van beide kruispunten op de Boerendijk (rotonde Hoge Rijndijk + linksafopstelstrook t.p.v. de Chrysantstraat) en de capaciteitsverruiming op het kruispunt Hollandbaan Waardsebaan er alleen nog incidenteel wachtrijen voor de verkeerslichten t.p.v. de Chrysantstraat staan.

*Aanvullend onderzoek van Grontmij naar verbetering in de netwerkstructuur van woerden West van 5 december 2014

b. Kan hiervoor een verbeterpercentage worden aangegeven en een mogelijke tijdwinst voor automobilisten?

Voor het traject Rembrandtlaan Boerendijk met een rotonde op het kruispunt Hoge Rijndijk-Boerendijk wordt het verkeer beter afgewikkeld. De gemiddelde snelheid, gemiddeld 28

km/h, gaat in beide scenario's niet omhoog. Wel neemt gemiddelde rijtijd (vertraging) op het traject af met ongeveer 25%.

In het gehele gebied dat in het onderzoek is betrokken (Woerden West), dus inclusief de Hollandbaan, ontstaat er op werkdagen in de ochtend- en avondspits samen ruim 580 uur minder vertraging. Dit is meer dan 30% verbetering van de verliestijden.

3) a. Is er een te verwachten effect op de verkeersveiligheid op het traject Rembrandtlaan-Boerendijk? Zo ja welk?

Door het instellen van een inrijdverbod op de Boerendijk voor vrachtverkeer, in combinatie met een aantal verkeers-/snelheidsremmende maatregelen op dit wegdeel wordt deze weg door en langs de woon- en schoolomgeving veiliger.

Daarnaast biedt een rotonde op het kruispunt Boerendijk – Hoge Rijndijk een veiliger oplossing voor het langzaam verkeer omdat op een rotonde de rijsnelheden laag zijn.

b. Welk effect hebben de maatregelen op het vrachtverkeer op dit traject?

De kans op afremmend/optrekkend en stilstaand vrachtverkeer op het traject neemt af. Op de Boerendijk rijden nu per etmaal 550 vrachtwagens (middelzwaar en zwaar). Vanwege het in te stellen inrijdverbod op de Boerendijk zal dat verkeer er in de toekomst niet meer rijden.

4) Wat zijn de jaarlijkse effecten van de aanpassingen uit scenario 1. op de financiën van de gemeente Woerden? Hierbij valt te denken aan het effect op de totale schuldenlast, afschrijving, aflossing en rentelast.

Effect op afschrijving (rente en afschrijvingslasten van de investering):

Doordat het investeringsbedrag teruggaat naar €4,6 miljoen valt een deel van de in het meerjarenperspectief opgenomen investeringsbedrag vrij.

Dit heeft een voordelig effect op de afschrijvings- en renteberekening (zgn., kapitaallasten) in 2018 en verder.

Let wel: In 2017 zijn de kapitaalslasten hoger omdat de investering eerder uitgevoerd wordt (2016).

Effect op totale schuldenlast (aflossing en rentelast):

De bijstelling (minder investeringen) heeft tot gevolg dat de geprognoseerde financieringsbehoefte van de gemeente Woerden minder wordt.

Dit heeft een positief effect op de verwachte totale rentelast en aflossing van de gemeente Woerden.

Er vindt in 2016 geen afschrijving plaats, voor het lastenplaatje wordt verwezen naar onderstaande tabel.

		2017	2018	2019	2020
Scenario 1	€4.600.000	€356.500	€349.600	€342.700	€335.800

* In het meerjarenperspectief was rekening gehouden met een totale investering van €6,6 mln. Scenario 1 vergt een investering van €4,6 miljoen. Dat is €2 miljoen lager, dit geeft een verlaging van de kapitaalslasten in het meerjarenbegroting (in 2018: €156.000, 2019: €153.000).

5) Welk deel zullen de kosten voor de aanpassingen uit scenario 1 uit gaan maken van het totale jaarlijkse IBOR budget?

IBOR wordt bepaald door beheerkosten van het bestaande areaal. Door de aanpassingen die in scenario 1 worden gemaakt is er sprake van een lichte verschuiving in het “groen” en “grijs” areaal. Voor de huidige beheerkosten betekent dat geen verschil voor zover opgenomen in het IBOR Rapport. Doorrekeningen IBOR blijven gelijk, de verschillen zijn marginaal. Als gevolg van toepassing van zogenaamd “stil asfalt”, dat een reductie van maximaal 2,38 dB geeft, is een structurele verhoging van het IBOR van €7.000 * op jaarbasis noodzakelijk.

Dit in tegenstelling tot de aanleg van een westelijke randweg waarmee een forse areaaluitbreiding openbare ruimte wordt gerealiseerd, waarbij elke €10 miljoen investering staat voor ca. €7,5-8 ton jaarlijkse extra lasten, exclusief de beheerkosten.

*Pas nadat het ontwerp en de uitwerkingen gemaakt zijn kan concreet worden aangegeven wat de kwantitatieve verschillen zijn. Verwacht wordt dat deze marginaal zijn.