

## Technische vragen van D66 bij raadsvoorstel 'Brug Woerden West'

Naar aanleiding van het debat tijdens de politieke avond op 1 oktober 2020 heeft de fractie van D66 de volgende aanvullende vragen bij het raadsvoorstel 'Brug Woerden West' aan het college:

### Vraag:

1. In het raadsvoorstel wordt gesproken over een bedrag van € 24.465.000 als geraamde totale bruto investering. Minus de bijdragen van derden van € 1.600.000 en de waarde van de restgrond van € 2.000.000 resulteert dit vanaf 2027 in een netto last van € 1.133.493 per jaar. Tijdens de bespreking van de resultaten van het onderzoek naar de Westelijke Randweg werden bedragen van 2 tot 2,5 miljoen euro genoemd als netto jaarlasten bij investeringen boven de genoemde bedragen van € 20.000.000.  
Kan het college een toelichting geven met betrekking tot de opbouw van de jaarlasten behorend bij de bruto investering van € 24.465.000? En kan een verklaring gegeven voor de aanzienlijke afwijking in netto jaarlasten?

### Antwoord:

Allereerst nog even de gegevens uit het voorliggende raadsvoorstel in een compact overzicht.

Omschrijving	aanvulling	1e deel	Totaal
Bruto investering is	12.465.000	12.000.000	24.465.000
Verwachte bijdragen derden	-1.600.000		-1.600.000
Grondverkopen	-2.000.000		-2.000.000
<b>Af te schrijven investering</b>	<b>8.865.000</b>	<b>12.000.000</b>	<b>20.865.000</b>
Kapitaallasten eerste volle jaar	297.693	535.800	833.493
Beheer (onderhoud/bediening)	150.000	150.000	300.000
<b>Totaal</b>	<b>447.693</b>	<b>685.800</b>	<b>1.133.493</b>

Uitgangspunten daarbij waren:

- Zowel bij de oorspronkelijke gereserveerde 12 mln. als bij de aanvulling worden de kapitaallasten berekend op basis van annuïtair afschrijven.
- De rente waarmee wordt gerekend bedraagt 2 %.
- De onderhoudskosten worden berekend op basis van de infrastructuurinvestering en niet over de aankopen in grond en vastgoed. We gaan uit van 2% B&O over de relevante investeringen. Daarnaast zijn apart kosten van bediening berekend.
- De afschrijvingsduur is per component bepaald met termijnen tussen 25 en 40 jaar volgens de richtlijnen van de notitie financiële sturing.

### Hoe zijn verschillen met bedragen uit de onderzoeken naar de Westelijke Randweg te verklaren?

- Bij de onderzoeken naar een Westelijke Randweg in 2017-2018 ging het om randwegvarianten waarvan de kosten toen geraamd werden tussen de €27,5 en de €33,5 mln. Dat zijn substantieel hogere investeringen dan de 21 mln. waarop de kapitaallasten en onderhoudskosten nu zijn gebaseerd.
- De rente was in die periode substantieel hoger, ongeveer 3¼ procent tegen nu 2%.
- Door de componentenbenadering is de gemiddelde afschrijvingsperiode wat langer.
- De wijze van afschrijven bepaalt ook de initiële hoogte van de kapitaallasten. De zowel bij de 12 mln. als bij de aanvullende bedragen toegepaste annuïtaire wijze van afschrijven heeft als kenmerk dat de lasten gelijkmatig in de tijd verdeeld. Bij een lineaire afschrijving zouden de initiële lasten hoger zijn.

Deze factoren maken dat de destijds genoemde bedragen hoger waren.

**Vraag:**

2. In 2015 is het besluit genomen om verkeersmaatregelen in Woerden West te treffen, onder andere ter bevordering van de doorstroming van het autoverkeer in en rondom de Boerendijk/Rembrandtlaan. Tijdens het debat is meerdere malen gerefereerd aan het effect van deze maatregelen en ook aan de gevolgen van het thuiswerken in relatie tot Corona en de toename van elektrisch verkeer.

In het rapport staat aangegeven dat bij de berekeningen rekening is gehouden met de effecten van de getroffen maatregelen in Woerden West conform het raadsbesluit van 2015. Betekent dit dat afwachten totdat deze werkzaamheden worden opgeleverd en de effecten daarvan dus meetbaar zijn, naar alle waarschijnlijkheid geen invloed zal hebben op de aangegeven verkeerseffecten per onderzochte variant? En zijn de verkeerscijfers ook beschikbaar voor de situatie zonder oplevering van deze werkzaamheden (ofwel is het voorspelde effect aan te geven van de maatregelen conform het raadsbesluit van 2015)?

**Antwoord:**

In het project Doorstroming Woerden-West worden verschillende maatregelen uitgevoerd. Op de Boerendijk/Jozef Israëlslaan en de Hoge Rijndijk wordt een vrijliggend fietspad aangelegd ten behoeve van de verkeersveiligheid, er wordt groot onderhoud gepleegd door o.a. de wegen opnieuw te asfalteren en de verouderde verkeerslichten op de kruispunten op het tracé Jozef Israëlslaan – Boerendijk – Waardesebaan worden vervangen door moderne iVRI's (welke beter kunnen inspelen op het actuele verkeersaanbod). Daarnaast is de capaciteit vergroot van het kruispunt Hollandbaan – Waardsebaan door het aan leggen van extra rijstroken. Het kruispunt Hollandbaan - Waardsebaan is daarmee klaar voor de toekomst en kan de verwachte toename van verkeersintensiteiten in 2030 (door toename bevolking en economische groei) goed afwikkelen. Het vervangen van de verouderde verkeerslichten op de Boerendijk voor iVRI's leidt weliswaar tot een iets betere verkeersafwikkeling op de kruispunten, maar is onvoldoende om de hoeveelheid verkeer in de toekomst (2030) goed te laten doorstromen. Een Rembrandtbrug is nodig voor een robuust en betrouwbaar verkeersnetwerk in Woerden-West waarbij het gehele verkeer op alle wegen goed kan doorstromen.

Omdat de maatregelen voor doorstroming Woerden-West al zijn vastgesteld door de raad, zijn we daar van uit gegaan bij de bouw van ons eigen verkeersmodel. In het basisjaar (2018) zitten de maatregelen nog niet (uitvoering vond/vindt immers plaats in 2019-2021), maar in het prognosejaar 2030 wel. Uit ons eigen verkeersmodel kunnen we daardoor nu niet afzonderlijk halen wat de effecten van de maatregelen in Woerden West zijn.

**Vraag:**

3. De schuifruimtediscussie is ook onderwerp van gesprek als het gaat om de brug Woerden West. Onderwerpen als herstructurering van industrieterrein Barwoutswaarder en uitgifte van het terrein naast Revicon (hierna het Revicon terrein? zijn op de politiek avond besproken. Kan aangegeven worden welk effect, voornamelijk in financiële zin, het te nemen raadsbesluit heeft op: de schuifruimte discussie als geheel, de (her)ontwikkeling van industrieterrein Barwoutswaarder en de uitgifte van het Revicon terrein?

**Antwoord:**

Als besloten wordt de Rembrandtbrug te realiseren dan kan de grond tussen RWZI en o.a. Revicon die de gemeente al in handen heeft en die anders nodig was voor het tracé verkocht worden. Het gebied heeft al bestemming bedrijventerrein en ligt binnen de zogenaamde rode contour. Uitgifte van het gebied voor bedrijven is mogelijk. De waarde van de gemeentegrond onder het tracé die verkocht zou kunnen worden hebben we in de rapportage voorzichtig geraamd op 0,5 mln. Het gebied dat verkocht zou kunnen worden is echter veel groter dan alleen de ruimte voor het tracé. Het biedt een goede mogelijkheid voor verplaatsing van

bedrijven. Voor het Rembrandtbrugtracé moeten bedrijven plaats maken om ruimte te maken voor het tracé. Voor een deel kunnen bedrijven in de nabijheid van het tracé een nieuwe plek krijgen. Deze herstructurering levert kwalitatief een flinke vernieuwing op en een betere inrichting van het bedrijventerrein. Financieel is de basis daarvan voorzien in de kostenraming, De OMU zal een rol spelen in die herstructureringsopgave. Het kan zijn dat er kansen liggen waardoor OMU en gemeente in de herstructurering meer ruimte kunnen aanpakken dan in de basisvarianten van het tracé nu is voorzien.

Uitplaatsing van bedrijven kan ook naar het gebied tussen RWZI en Revicon. In financiële zin stelt de gemeente een bedrijf bij de aankoop schadeloos en kan het bedrijf zelf nieuwe grond aankopen waar het wil. Vanzelfsprekend kunnen er als dat in wederzijds belang is ook andere afspraken worden gemaakt met een bedrijf, bijvoorbeeld over grondruil.

De schuifruimtediscussie staat in financiële zin los van deze verplaatsingsopgave en de aanleg van de brug en de weg. Wel kunnen er relaties tussen de projecten ontstaan als dat wenselijk is in het proces van verplaatsingen. De schuifruimtediscussie vindt ten slotte zijn oorsprong in de wenselijkheid bestaande bedrijventerreinen te kunnen herstructureren. Daaraan biedt het project Rembrandtbrug een impuls.

**Vraag:**

4. De fractie van D66 is in de veronderstelling dat het Revicon terrein buiten de rode contouren gelegen is. Klopt dit en zo ja, wat zijn daarvan de merkbare consequenties?

**Antwoord:**

Nee, het terrein tussen Revicon en RWZI ligt binnen de rode contour. Bijgaand hebben we een kaartje van de rode contour toegevoegd en het terrein erin aangegeven.

Overzichtskaart rode contouren

