

Brug Woerden-West, Technische vragen VVD

Vraag:

1. Kan een compleet overzicht worden gegeven van de verwachte baten en kosten van strategisch faseren, op basis waarvan de keuze is gemaakt om hier niet voor te kiezen?

Antwoord:

Bij strategisch faseren wordt het project wel zo snel mogelijk uitgewerkt in een bestemmingsplan/omgevingsplan, maar vinden aankopen van vastgoed, de aanbesteding en de realisatie van het project later plaats dan mogelijk. Bijvoorbeeld gereed in 2030 in plaats van 2026. Het doorlopen van de ruimtelijke procedures, aankoop van vastgoed en grond, aanbesteding en realisatie worden dan scherper gescheiden fases dan in de planning (par 10.1 samenvattend rapport) is aangegeven.

Wat betreft de kosten en baten van zo'n aanpak kan het volgende worden opgemerkt.

- Er is over een veel langere periode een projectteam nodig, met het risico van verlies aan kennis door meer wisselingen in projectteam en het risico dat onderzoeken meerdere keren gedaan moeten worden, bijvoorbeeld eerst voor bestemmingsplan en later weer voor bouwvergunning. De meerkosten als gevolg hiervan zijn geraamd op €400.000 per jaar zoals in het raadsvoorstel genoemd. Deze meerkosten zullen de uiteindelijke kapitaallasten verhogen.
- Hoe faseren naar de toekomst zal uitwerken op de kosten van aankoop van grond en vastgoed en op de realisatiekosten is moeilijk te voorspellen. Het zal sterk afhangen van hoe de economische conjunctuur zich zal ontwikkelen. Wat is het gevolg van de coronacrisis? Wanneer zullen prijzen van grond en vastgoed op hun laagste punt zijn? Wanneer kunnen brug en weg het gunstigst worden aanbesteed? Wij achten het onmogelijk daar harde uitspraken over te doen. Wij denken dat over een langere periode faseren niet betekent dat we wat betreft de kosten in een financieel gunstiger periode terecht zouden komen.
- De nu gekozen fasering beoogt maatschappelijk de kosten en baten evenwichtig te benaderen.
 - o We gaan zo snel mogelijk aan de slag met het bestemmingsplan/omgevingsplan en minnelijke aankopen. Dan krijgen belanghebbenden in het gebied z.s.m. zekerheid.
 - o Tegelijkertijd nemen we tot eind 2026 de tijd om het project op te leveren. Dat is wat langzamer dan de snelste planning. Dat betekent dat bewoners en bedrijven tot en met 2024 de tijd hebben om te verhuizen. We kopen snel aan in situaties dat dat voor alle partijen beter is, maar we hebben ook de ruimte om nog wat te wachten en kosten over de tijd te spreiden in andere gevallen. Wij denken dat dit een aanpak is die ons ruimte geeft het goede moment te zoeken en die niet alleen let op wat voor de gemeentefinanciën het beste is, maar ook recht doet aan de belangen van burgers en bedrijven.
 - o De periode lang genoeg kiezen om speelruimte te hebben en kort genoeg om niet met allerlei nieuwe ontwikkelingen en onzekerheden geconfronteerd te worden lijkt ons de verstandigste benadering.

Vraag:

2. Aanvullend op vraag 1: waaruit bestaat de genoemde 400.000 euro aan aanvullende kosten en welke aanvullende baten zijn te verwachten?

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 1.

Vraag:

3. Zijn er andere manieren van fasering denkbaar die leiden tot een betere spreiding van het totale investeringsbedrag? Leiden deze tot minder hoge kosten van fasering?

Antwoord:

We gaan op dit moment uit van de volgende fasering van de realisatie:

- Aankoop grond en vastgoed in fasen
- Realisatie van de rotonde Hollandbaan en de weg op het bedrijventerrein. Dat kan in fasen, afhankelijk van de medewerking aan minnelijke aankoop.
- Realisatie van de brug en rotonde Rembrandtlaan en aansluitende infrastructuur
- Tegelijkertijd: realisatie van de verandering kruising Molenvlietbaan-Hollandbaan.

De overwegingen achter deze fasering zijn de volgende:

- Het aankopen en uitplaatsen van bedrijven kost de meeste tijd. Daarmee beginnen we waar het kan
- We willen ervoor zorgen dat het bedrijventerrein goed blijft functioneren. Daarom zullen we, als dat voordelen heeft, delen van de weg aanleggen waar gronden vrij komen en restgronden vrij geven voor herontwikkeling.
- We schuiven Investerings in de tijd zoveel mogelijk naar de laatste periode om de begroting te ontlasten. Vandaar dat de aanpak van de kruising Molenvlietbaan-Hollandbaan laat in onze planning zit, terwijl dat project ook op korte termijn al nuttig zou zijn.
- We realiseren Brug en rotonde Rembrandtlaan ook in de laatste fase omdat de brug pas gebruikt kan worden als de weg op het bedrijventerrein gereed is.

Er is dus al sprake van zo verstandig mogelijk faseren. Verder willen we blijven letten op de feitelijke omstandigheden in en buiten het project en daarop inspelen. Dat kan aanleiding zijn om bepaalde zaken in volgorde anders te doen of de planning iets te versnellen of te vertragen. Dat lijkt ons een verstandiger aanpak dan bij voorbaat nog verder in de tijd te gaan faseren. Dat leidt vooral tot onzekerheid en toenemende kosten. Onze conclusie is dat wij geen andere fasering zien die uiteindelijk leidt tot lagere kosten.

Vraag:

4. Welke (eventueel ook niet-financieel waardeerbare) voordelen en nadelen zijn verbonden aan de optie van strategisch faseren?

Antwoord:

Zie voorgaande antwoorden. De door ons voorgestane aanpak kan ook gezien worden als een vorm van strategische faseren.

Vraag:

5. Kan worden gespecificeerd wat het bruto- én netto-effect is van een westelijke randweg op de (grootte van) verkeersstromen? Indien reeds te vinden in een bijlage volstaat verwijzing.

Antwoord:

In bijlage 4 van de effectrapportage is een notitie Verkeersstromen opgenomen waarin op kaart het netto effect van de randweg per alternatief is weergegeven. Het bruto effect van de randweg is niet specifiek op kaart weergegeven. De kaarten met daarop het percentuele verkeerseffect van elk brugalternatief vormt samen met de percentages van het netto effect van de randweg het totale bruto effect van de randweg. Om het u makkelijk te maken zijn hieronder de tabellen van zowel de netto als de bruto effecten van de randweg op de verkeersstromen weergegeven. De relatief grote verschillen tussen de verkeersstromen op Rietveld (tussen de Zegveldse Uitweg en het brugalternatief) en de Hollandbaan (tussen de Gildenweg en randweg) zijn te logisch verklaren door de locatie van de brug.

Tabel: Bruto verkeerseffect randweg + brug (randweg incl. verkeerseffect brugalternatief)

	Rietveldbrug-west	Rietveldbrug + randweg	Gildenbrug	Rembrandtbrug
Rembrandtlaan	-6%	-6%	-15%	-15%
Jozef Israellaan	-21%	-21%	-27%	-47%
Boerendijk (Hoge Rijndijk - Kwakelbrug)	-22%	-23%	-28%	-47%
Boerendijk (Esdoornlaan - Chrysantstraat)	-20%	-20%	-21%	-34%
Waardsebaan	-15%	-16%	-17%	-28%
Hoge Rijndijk	-18%	-19%	-24%	-43%
Molenvlietbaan	-14%	-16%	-21%	-37%
Hollandbaan (Kuipersweg/Gamma)	-13%	-11%	1%	12%
Hollandbaan (Gamma - Waardsebaan)	-22%	-22%	-12%	2%
Leidsestraat weg (tussen bruggen)	4%	5%	-3%	-4%
Hollandbaan Gildenweg-Randweg	143%	176%	229%	257%
Rietveld (Zegveldse uitweg - brugalternatief)	39%	39%	46%	-13%
Zegveldse Uitweg	4%	4%	4%	4%
Barwoutswaarder (Rietveldbrug-Nieuwerbrug)	-33%	-38%	-42%	-4%
Gildenweg	-56%	-59%	196%	-15%
Rietveld (Brugalternatief - Nieuwerbrug)	-10%	-10%	-10%	-13%

Tabel: Netto verkeerseffect randweg - brug (randweg excl. verkeerseffect brugalternatief)

	Rietveldbrug-West	Rietveldbrug	Gildenbrug	Rembrandtbrug
Rembrandtlaan	6%	6%	2%	7%
Jozef Israellaan	-11%	-10%	-8%	-10%
Boerendijk (Hoge Rijndijk - Kwakelbrug)	-10%	-10%	-7%	-8%
Boerendijk (Esdoornlaan - Chrysantstraat)	-16%	-16%	-15%	-14%
Waardsebaan	-13%	-14%	-13%	-13%
Hoge Rijndijk	6%	6%	11%	8%
Molenvlietbaan	5%	7%	12%	9%
Hollandbaan (Kuipersweg/Gamma)	-11%	-8%	4%	-4%
Hollandbaan (Gamma - Waardsebaan)	-25%	-25%	-16%	-21%
Leidsestraat weg (tussen bruggen)	15%	14%	10%	-14%
Hollandbaan Gildenweg-Randweg	5%	90%	229%	257%
Rietveld (Zegveldse uitweg - brugalternatief)	30%	29%	20%	-23%
Zegveldse Uitweg	4%	4%	0%	0%
Barwoutswaarder (Rietveldbrug-Nieuwerbrug)	-4%	-8%	-17%	17%
Gildenweg	0%	0%	96%	4%
Rietveld (Brugalternatief - Nieuwerbrug)	-24%	-25%	-23%	-23%

Vraag:

6. Is het correct dat de aanleg van een westelijke randweg gecombineerd met een Rietveldbrug(-West) niet tot een zelfde significante reductie van drukte leidt als de Rembrandtbrug, tenzij er maatregelen worden genomen om de route Rembrandtlaan-Boerendijk-Waardsebaan minder aantrekkelijk / toegankelijk te maken? Graag met toelichting. In hoeverre zijn dergelijke maatregelen overwogen, mogelijk en kansrijk?

Antwoord:

Het is correct dat de aanleg van een westelijke randweg gecombineerd met een Rietveldbrug(-West) niet tot een zelfde significante reductie van drukte leidt als de Rembrandtbrug. Hieronder een overzicht van het effect van de Rietveldbrug met een westelijke randweg en de Rembrandtbrug zonder westelijke randweg op de belangrijkste hoofdverbindingswegen in Woerden-West.

Hoofdverbindingswegen Woerden-West	Rembrandtbrug	Rietveldbrug + randweg
Rembrandtlaan	-22%	-6%
Jozef Israellaan	-36%	-21%
Boerendijk (Hoge Rijndijk - Kwakelbrug)	-40%	-23%
Boerendijk (Esdoornlaan - Chrysantstraat)	-21%	-20%
Waardsebaan	-16%	-16%
Hoge Rijndijk	-51%	-19%
Molenvlietbaan	-46%	-16%
Hollandbaan (Kuipersweg/Gamma)	16%	-11%
Hollandbaan (Gamma - Waardsebaan)	23%	-22%

Bij de Toevoeging 'tenzij er maatregelen worden genomen om de route Rembrandtlaan-Boerendijk-Waardsebaan minder aantrekkelijk / toegankelijk te maken?' zijn de nodige kanttekeningen te maken.

Die route minder toegankelijk maken is nog niet zo eenvoudig. Verbodsborden plaatsen om bijvoorbeeld vrachtverkeer 'om de stad' heen te leiden klinkt aantrekkelijk en eenvoudig, maar vrachtverkeer moet niet alleen naar de A12, maar heeft vooral ook vaak een bestemming in het centrum van Woerden. Het overgrote deel van het verkeer heeft immers een herkomst of bestemming in Woerden. Dat leidt tot lange omrijroutes en tot slecht bereikbare plekken. Daarnaast is handhaving het enige middel om het verbod te laten functioneren en dat is in de praktijk vaak problematisch. Men kiest nagenoeg altijd voor de snelste route. Andere maatregelen om de route minder aantrekkelijk/toegankelijk te maken betekenen vooral de doorstroming belemmeren. Dat leidt tot opstoppingen etc. en dat is nu juist wat we niet willen. Het is daarom vooral belangrijk en zinvol om de route minder aantrekkelijk te maken door een goed alternatief te bieden met een snelle en directe route. Dat alternatief biedt de Rembrandtbrug.