

Raadsvoorstel

Opsteller

Hazeleger, Len

Vergadering van

18 januari 2022

Kenmerk

Z/21/022585 / D/22/048668

Portefeuillehouder

Arjan Noorthoek

Portefeuille

Verkeer en Vervoer

Onderwerp

Ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan

Samenvatting

Wij stellen de Raad voor om een ongelijkvloerse kruising onder de Steinhagenseweg/Beneluxlaan te realiseren en hiertoe de planvoorbereiding te starten. Het belangrijkste gevolg hiervan is het beschikbaar stellen van een aanvullend bruto voorbereidingskrediet voor de realisatie van ongelijkvloerse kruising van €952.000 en €97.500 voor een onderzoek naar een oplossing voor het verkeersknelpunt kruising Amsterdamlaan – Eilandenkade.

Op 12 maart 2020 heeft uw gemeenteraad het besluit genomen (19R.00932) een voorkeur uit te spreken voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het Jan Ruijsspad als meest veilige alternatief voor het overstekende fiets- en wandelverkeer over de rotonde op de Steinhagenseweg. Na dit raadsbesluit is gestart met een onderzoek naar de ruimtelijke en financiële uitwerking van deze kruising en een extra toeleidende fietsroute.

Resultaat van het uitgevoerde onderzoek naar de ongelijkvloerse kruising is het advies om het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising vast te stellen, deze te realiseren en te starten met de planvoorbereiding. Daarnaast wordt geadviseerd te starten met een onderzoek naar een passende oplossing voor het verkeersknelpunt op het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade. Verder wordt geadviseerd om, op basis van het uitgevoerde onderzoek naar een extra toeleidende fietsroute om het gebruik van de ongelijkvloerse kruising te vergroten, een voorkeur uit te spreken voor route 4 (zie bijlage 2) als enige kansrijke fietsroute. Geadviseerd wordt om het besluit over de realisatie van route 4 pas te nemen nadat er een onderzoek is uitgevoerd naar het verkeersknelpunt op de kruising Amsterdamlaan en hier een integrale afweging in te maken. Als laatste wordt geadviseerd om route 1 (zie bijlage 2) uit het onderzoek te realiseren om daarmee de fijnmazigheid van het fietsnetwerk te vergroten en bestaande fietsstructuren intact te houden.

Gevraagd besluit

1. In te stemmen met het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising ter vervanging van de huidige rotonde bij de Steinhagenseweg, deze te realiseren en hiertoe de voorbereiding te starten.
2. De hiervoor benodigde aanvullende bruto investering van € 952.000 (netto €927.000) met ingang van 2023-2024 op te nemen in de investeringsbegroting.
3. Kennis te nemen van de uitkomsten naar een globale verkeersanalyse op het functioneren van het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade en het college de opdracht te geven om op korte termijn een onderzoek te starten om te komen tot een passende oplossing om het knelpunt op te lossen en hiervoor een voorbereidingskrediet van € 97.500 beschikbaar te stellen.
4. Een voorkeur uit te spreken voor route 4 (zie figuur 2) als enige kansrijke optie om het gebruik van de fietstunnel te vergroten, maar het besluit over de realisatie pas te nemen als de resultaten van het onderzoek naar het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade bekend zijn en hier een integrale afweging in te maken.

5. In te stemmen met de realisatie van route 1 (zie figuur 2) als quick win voor de fijnmazigheid van het fietsnetwerk en deze integraal onderdeel te laten uitmaken van de voorbereiding en uitvoering van de ongelijkvloerse kruising

Inleiding

De huidige oversteek voor langzaam verkeer op de rotonde bij de Steinhagenseweg (toekomstige Beneluxlaan) is verkeersonveilig en in de spitsperioden overbelast. In de afgelopen jaren hebben meerdere letselongevallen plaatsgevonden. Het grote aantal fietsers (en voetgangers) dat de Steinhagenseweg/ Beneluxlaan op deze locatie kruist verhoudt zich niet goed tot het aanwezige aantal motorvoertuigen (voornamelijk auto's). Doordat de fiets- en voetgangersoversteek voorrang heeft, zorgt het grote aantal overstekende fietsers en voetgangers ervoor dat – met name in de spits – de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer stagneert. De wachttijd voor automobilisten is hierdoor soms dermate lang, dat automobilisten het risico nemen om gebruik te maken van de (soms te korte) hiaten in de (schoolgaande) fietsstromen en zo voor zeer verkeersonveilige situaties zorgen.

In het vastgestelde bestemmingsplan voor Snellerpoort zal de huidige fietsoversteek bij de rotonde vervallen. Bij de ontwikkeling van Snellerpoort is tot nu toe uitgegaan van de realisatie van een (gelijkvloers) kruispunt aan de noordwestzijde van het gebouw van Roche. Echter, uw raad heeft het college door middel van een motie (d.d. 18 december 2018) opgedragen 'om de uitwerking en financiering van een toekomstige verkeerssituatie op de Steinhagenseweg, waarbij auto- en fietsverkeer van elkaar gescheiden worden, op de kortst mogelijke termijn ter besluitvorming voor te leggen aan de raad.' Naar aanleiding van deze motie is een verkenning uitgevoerd naar verschillende varianten voor een veilige oversteek. Naar aanleiding van deze resultaten heeft uw raad op 12 maart 2020 het besluit genomen (19R.00932) voorkeur uit te spreken voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het Jan Ruijsspad als meest veilige oplossing voor het overstekende fiets- en wandelverkeer over de rotonde op de Steinhagenseweg. Uw raad heeft het college opdracht gegeven om deze ongelijkvloerse kruising ruimtelijk en financieel uit te werken en onderzoek te doen naar een extra toeleidende fietsroute om zoveel mogelijk fietsverkeer door de ongelijkvloerse kruising te geleiden.

In dit voorstel leggen we de uitkomsten van dit onderzoek ter besluitvorming aan u voor en onderbouwen we de voorkeur voor een kwalitatieve inpassing van de ongelijkvloerse kruising. Daarnaast informeren wij u over de resultaten van de verkenning naar de vier fietsroutes die het gebruik van de ongelijkvloerse kruising zouden kunnen doen toenemen en doen een voorstel hoe hier een vervolg aan te geven. Uit het gevoerde participatieproces is ook de sterke behoefte duidelijk geworden om ook direct aanverwante verkeersknelpunten integraal te beschouwen. In dat kader is een eerste verkeersanalyse uitgevoerd naar het functioneren van de kruising Amsterdamlaan – Eilandenkade. In dit raadsvoorstel informeren wij u over de resultaten van deze analyse en doen een voorstel voor een vervolg.

Ongelijkvloerse kruising

De ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het Jan Ruijsspad vormt samen met de verlegging van de Steinhagenseweg (Verlengde Beneluxlaan) en het snelfietspadtracé Station Woerden – Veldwijk één integraal project onder de naam 'Beneluxlaan Woerden'. In de basis zijn dit drie afzonderlijke projecten, maar een integrale aanpak is noodzakelijk omdat de fiets- en auto infrastructuur als geheel met elkaar samenhangen. Middels een raadsinformatiebrief (D/21/036349) informeerden we uw raad op 5 oktober 2021 over de stand van zaken van deze projecten. Sindsdien is de ruimtelijke inpassing van de ongelijkvloerse kruising uitgewerkt en hebben we de bijbehorende financiën in beeld gebracht.

Het ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising is ruimtelijk ingepast en gaat uit van een verhoogde ligging van de Beneluxlaan. Een verhoogde ligging maakt de fietstunnel fiets- en sociaal veiliger en veiliger in gebruik. Ook worden de twee te ontwikkelen woongebieden Snellerpoort en het Stationsgebied kwalitatief beter met elkaar verbonden. Een ander groot voordeel is dat het fietspad boven het grondwater komt te liggen en daarmee financieel een stuk voordeliger is dan een diepe tunnelbak. Hiermee wordt ook aanzienlijk minder beton gebruikt. Daarmee is een verhoogde ligging duurzamer en past in de gedachte van het door de gemeente Woerden ondertekende Betonconvenant en zijn er minder raakvlakken met ondergrondse kabels en leidingen. Omdat de lengte van de tunnelbak aanzienlijk kleiner is geworden, is het tevens mogelijk om de potentiële bouwkvavel C uit de vastgestelde stedenbouwkundige visie Stationsgebied Woerden te ontsluiten en dus te ontwikkelen.

In goed overleg met de eigenaar van het kantoorpand aan de Beneluxlaan 2 en huurder Roche Nederland B.V. is ervoor gekozen om een nieuwe ontsluiting voor het kantoorpand aan de zuidzijde te realiseren. Daarmee wordt voorkomen dat wijkvreemd verkeer straks door de nieuwe woonstraten van Snellerpoort zal rijden.



figuur 1: visualisatie ongelijkvloerse kruising

Klimaatbestendig

Om de tunnel klimaatadaptief te ontwerpen, invulling te geven aan de klimaatroute op het Jan Ruijpad en het creëren van een robuust watersysteem, zoals is vastgelegd in de door de raad vastgestelde stedenbouwkundige visie Stationsgebied Woerden, worden de toekomstige watergangen met elkaar verbonden.

In het beleidsplan Klimaatbestendig 2050 2.0 (vastgesteld in 2020) staan onder andere eisen voor de te realiseren oppervlakte oppervlaktewater en eisen voor de robuustheid van het watersysteem. Bij de te realiseren oppervlakte water volgt Woerden de eis van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Dit houdt in dat van de totale oppervlakte bebouwing en verharding 15% gerealiseerd moet worden in de vorm van oppervlaktewater. Deze watergang draagt bij aan het realiseren van deze eis. Het verbinden van het watersysteem van de Poort van Woerden met dat van Snellerpoort levert een groter, en daarmee robuuster, watersysteem op.

Subsidiebeschikking provincie Utrecht

De provincie Utrecht heeft de ambitie om dé fietsregio van Europa te worden. Om de ambitie te realiseren heeft de provincie bijna 100 miljoen euro aan investeringen in het fietsnetwerk gepland staan tot 2023. Daarvoor is onder andere een vlot, veilig en comfortabel Regionaal fietsnetwerk nodig. De ongelijkvloerse kruising maakt onderdeel uit van dit regionaal fietsnetwerk. Omdat een groot deel van dit regionaal fietsnetwerk op grond ligt van andere gemeenten stimuleert de provincie middels subsidies andere wegbeheerders om te investeren in een vlotter, veiliger en comfortabeler fietsnetwerk. De provincie Utrecht heeft in samenwerking met gemeenten een knelpuntenanalyse uitgevoerd. Uit die knelpuntenanalyse volgt een lijst met maatregelen die wel of geen hoge prioriteit hebben. De ongelijkvloerse kruising is aangemerkt als een maatregel met hoge prioriteit. Maatregelen met hoge prioriteit komen in aanmerking voor een subsidiebijdrage van 65% met een maximum van €1.000.000. Op 14 juli 2021 heeft de gemeente Woerden deze aanvraag met succes ingediend. Op 23 september heeft de provincie middels een brief de kenbaar gemaakt het maximale bedrag van €1.000.000 euro bij te dragen aan de realisatie van de ongelijkvloerse kruising.

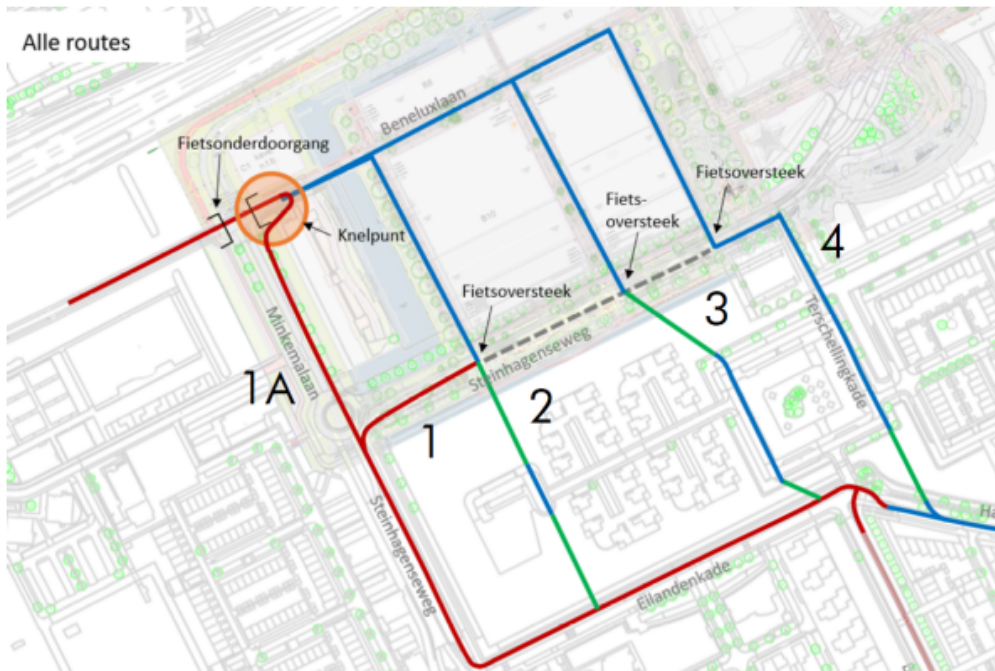
Tijdelijke weg

In het kader van de gebiedsontwikkeling Snellerpoort wordt de huidige Steinhagenseweg verlegd parallel aan het spoor (Beneluxlaan). De voorbereidende werkzaamheden zijn afgerond en de aanbesteding voor uitvoering heeft inmiddels plaatsgevonden. De uitvoering zal zo snel mogelijk starten om daarmee ook spoedig te kunnen starten met de bouw van woningen in Snellerpoort. De aanleg van de Beneluxlaan en aanleg van de ongelijkvloerse kruising worden niet gelijktijdig uitgevoerd. Voor de realisatie van de ongelijkvloerse kruising moet nog een technische uitwerking plaatsvinden en een zogenaamde ruimtelijke 'kruiemprocedure' worden doorlopen. Het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising past namelijk niet helemaal in het geldende bestemmingsplan. Om de doorstroming van de Steinhagenseweg/Verlengde Beneluxlaan tijdens de aanleg van de ongelijkvloerse kruising te kunnen garanderen, complexe en dure uitvoeringsfaseringen en risico's uit te weg te gaan en de verkeersveiligheid te borgen, wordt een tijdelijke route over de meest westelijke bouwvelden van Snellerpoort aangelegd aansluitend op de Steinhagenseweg. Ook wordt zo gelijktijdig de toekomstige buurtweg in de wijk voorbelast en zullen er in de toekomst minder snel verzakkingen plaatsvinden. De realisatie van deze tijdelijke route zal vooruitlopend op de realisatie van de ongelijkvloerse kruising worden gerealiseerd. De tijdelijke weg zal na realisatie van de ongelijkvloerse kruising weer dienen als tijdelijke fietsverbinding zolang de nieuwe fietsstructuur in de wijk Snellerpoort nog niet is gerealiseerd. Daarmee wordt ook geborgd dat de ongelijkvloerse kruising direct na aanleg in gebruik kan worden genomen door wandelaars en fietsers.

Extra toeleidende fietsroute

Vanwege het verplaatsen van de huidige fietsoversteek (rotonde) naar het noorden ter hoogte van het Jan Ruijpad

(ongelijkvloerse kruising) zal naar verwachting iets meer fietsverkeer gebruik gaan maken van de gelijkvloerse kruising bij de Amsterdamlaan – Eilandenkade. Met name fietsers komend vanuit de Harz- en Bergstraat zullen deze kruising meer gaan gebruiken. Naar verwachting gaat het om circa 1.000 fietsers per etmaal.



Figuur 2: Overzicht toeleidende fietsroutes

De raad heeft verzocht een verkenning te starten naar een extra fietsroute. Het doel is om met een extra fietsroute de fietsers die gebruik maken van de gelijkvloerse kruising Amsterdamlaan – Eilandenkade een aantrekkelijk en veilig alternatief te bieden en zo het gebruik van de ongelijkvloerse kruising te vergroten. Uit het onderzoek en de gesprekken met de omgeving is gebleken dat de middelste twee fietsroutes (2 en 3) weliswaar een effectieve fietsverbinding kunnen opleveren, maar dermate impactvol en kostbaar zijn dat deze routes niet als kansrijke fietsverbindingen worden gezien. De meeste westelijke fietsroute (1) kent een minimale impact op de omgeving. Ook de kosten om deze route te realiseren zijn laag omdat grotendeels gebruik wordt gemaakt van bestaande fietsinfrastructuur. De route zal echter niet of nauwelijks gebruikt gaan worden als alternatief voor een route over de oversteek Amsterdamlaan – Eilandenkade. De meest oostelijke fietsroute (4) zou met enkele aanpassingen op de bestaande infrastructuur en een fietsbrug over het water een comfortabele, veilige en effectieve fietsroute kunnen opleveren. De kosten zijn in vergelijking met de twee middelste twee fietsroutes aanzienlijk lager en ook de impact op de omgeving is minder. Deze route heeft inhoudelijk gezien ook de voorkeur.

Alhoewel route 1 geen effectieve fietsverbinding oplevert voor fietsverkeer komend vanuit de Harz- en Bergstraat in de richting van het station Woerden en de binnenstad, is uit de gesprekken de omgeving gebleken, dat het toch verstandig om deze route te realiseren. In het huidige ontwerp van Snellerpoort is uitgegaan van het opheffen van het fietspad aan de zuidzijde van de Steinhagenseweg (tussen Minkema en het winkelcentrum Snel en Polanen). Op deze plaats wordt een wandelpromenade aangelegd. Gevolg is dat meer fietsverkeer komend vanuit de Amsterdamlaan en Schrijverspad via de Eilandenkade en Terschellingkade zullen fietsen. Met het realiseren van deze 'nieuwe' fietsverbinding ten zuiden van het Rochegebouw kan de huidige fietsinfrastructuur intact blijven en een comfortabel alternatief bieden voor de route Eilandenkade – Terschellingkade. Het gaat daarmee om een relatief klein stukje fietspad die het huidige fietspad ten westen van de Steinhagenseweg verbinding met de toekomstige buurtstraten van Snellerpoort. Door deze fietsverbinding te realiseren neemt de uiteindelijke fijnmazigheid van het fietsnetwerk toe wat ten goede komt aan het fietsgebruik in Woerden.

Verkeersanalyse kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade

Uit het gevoerde participatieproces is onder andere duidelijk geworden dat bewoners zorgen hebben over de verkeersveiligheid en de doorstroming op de kruising Amsterdamlaan – Eilandenkade. Bekend is dat in de huidige situatie autoverkeer met name in spitsperiodes, niet altijd vlot de Steinhagenseweg kunnen oprijden of de woonwijk inrijden. De huidige rotonde op de Steinhagenseweg vormt momenteel een belemmering in de doorstroming van het autoverkeer. Voordeel is dat dit hiaten in de autostroom creëert wat verkeer van en naar de wijken de gelegenheid geeft om in of uit te voegen. Met het opheffen van de rotonde en de aanleg van de ongelijkvloerse kruising wordt de doorstroming bevordert, maar wordt het knelpunt op de Amsterdamlaan groter en neemt de verkeersonveiligheid voor fiets- en autoverkeer toe. Op verzoek van bewoners hebben wij een globale verkeersanalyse uitgevoerd naar het functioneren van dit kruispunt. De uitkomsten van de onderzoeken bevestigen de zorgen van de omgeving. Wachttijden kunnen oplopen tot meer dan een minuut waardoor het risico op onverantwoord rijgedrag en ongevallen sterk toeneemt. Deze kruising reeds in het

Meerjarenverkeersprogramma is opgenomen. De urgentie om dit kruispunt op te pakken neemt echter zodanig toe dat het de nadrukkelijke aanbeveling behoeft om op korte termijn een verkenning te starten naar een passende oplossing voor de doorstroming en verkeersveiligheid. Hierbij moeten de ruimtelijk en financiële consequenties inzichtelijk worden gemaakt en vervolgens ter besluitvorming aan uw raad worden voorgelegd.

Participatieproces

Participatieproces

De ontwikkelingen binnen Snellerpoort hebben een grote impact op de omgeving. Daarom is het belangrijk de omgeving goed mee te nemen in de afwegingen die rondom het project 'Beneluxlaan Woerden' worden gemaakt. Voor de ongelijkvloerse kruising is een toegankelijk en transparant communicatietraject opgezet met momenten voor inspraak. Vanwege Covid-19 vond een groot deel van de communicatie en participatie online plaats. Het projectteam maakt gebruik van het online platform www.beneluxlaanwoerden.nl waar alle tekeningen, verslagen en presentaties staan en alle relevante informatie beschikbaar is. Dit platform hebben we tijdens de eerste brede informatieavond in maart 2021 gelanceerd. Hier kan men alle actuele en relevante informatie vinden en zich aanmelden om op de hoogte te blijven van belangrijke ontwikkelingen en meedenken.

Direct belanghebbenden ongelijkvloerse kruising

Belangrijke direct belanghebbenden bij de ongelijkvloerse kruising zijn de fietsersbond en Roche. Het gebouw van Roche ligt naast de beoogde locatie van de ongelijkvloerse kruising. Met beide partijen is het projectteam in gesprek gegaan om uitgangspunten voor de ruimtelijke uitwerking op te halen. Op basis van de gesprekken met Roche is de kruising zo ontworpen dat Roche aan de zuidzijde ontsloten wordt.

Brede omgeving ongelijkvloerse kruising

De omgeving heeft geen inspraakmogelijkheid op de locatie of ruimtelijke inpassing van de ongelijkvloerse kruising. Wel boden we de omgeving gelegenheid om in gesprek te gaan hierover en vragen te stellen over de ongelijkvloerse kruising en de impact op de omgeving. We organiseerden twee (online) sessies in juni en september 2021 om de omgeving mee te nemen in de uitgangspunten, impact en stand van zaken van de ongelijkvloerse kruising. De reacties op het ontwerp waren positief en de nut en noodzaak werd erkent.

Toeleidende fietsroutes

In navolging van het verzoek van uw raad is het projectteam gestart met een verkenning naar diverse toeleidende fietsroutes, zoals ook gepresenteerd in het raadsvoorstel in maart 2020 (19R.00932). Tijdens de sessies met bewoners was dit een thema waarop we deelnemers vroegen om actief mee te denken. We presenteerden vier mogelijke fietsroutes naar de ongelijkvloerse kruising toe. Tijdens de sessie in juni inventariseerden we de opmerkingen, knelpunten en zorgen die leefden in de omgeving. Met name route 2 en 3 leverden veel weerstand op bij belanghebbenden vanwege de grote impact die deze routes heeft op hun woonomgeving. De input die we tijdens de sessie en in latere reacties hebben ontvangen, verwerkten we samen met aspecten als kosten en efficiëntie in het onderzoek naar de fietsroutes. Dit onderzoek presenteerden we tijdens de sessie in september 2021 aan de omgeving.

Dit thema bleek zich niet goed te lenen voor een online sessie. Bewoners hadden behoefte om in gesprek te gaan. Daarnaast sloot het plenaire programma niet voor iedereen aan bij de aanwezige kennis. Daarom organiseren we op 18 november 2021 een fysieke inloopbijeenkomst over dit onderwerp. Naar aanleiding van deze inloopbijeenkomst hebben verschillende bewoners actief mee gedacht over mogelijke alternatieve toeleidende fietsroutes. De resultaten daarvan zijn als bijlage opgenomen bij de rapportage Verkenning toeleidende fietsroutes.

Wat willen we bereiken

Ongelijkvloerse kruising

Met de aanleg van de ongelijkvloerse kruising bereiken we het volgende:

- een veilige en comfortabele kruising over de Beneluxlaan/Steinhagenseweg voor circa 7000 fietsers en voetgangers per dag, na realisatie van het nieuwbouwproject Snellerpoort;
- een positief effect op het gebruik van de fiets;
- een verbetering van de doorstroming op de Beneluxlaan en Steinhagenseweg.

Toeleidende fietsroutes

Door ten zuiden van het gebouw van Roche een fiets- en wandelverbinding te maken tussen het huidige fiets-/voetpad langs de Steinhagenseweg en de buurtstraten van gebiedsontwikkeling Snellerpoort (route 1) zal de fijnmazigheid van het

fietsnetwerk worden vergroot en de fietsroute Eilandenkade – Terschellingkade wordt ontlast.

Onderzoek kruising Amsterdamlaan – Eilandenkade

Het onderzoek brengt de oplossingen in kaart voor het vergroten van de doorstroming en de verkeersveiligheid voor zowel het verkeer vanuit de wijken als op de Steinhagenseweg. Met een gedegen participatietraject creëren we draagvlak voor de dan beoogde oplossing. Op basis van zowel de input van de omgeving als een overzicht van de financiële en ruimtelijke consequenties, verwachten we dat de Raad een weloverwogen keuze kan maken voor realisatie.

Wat gaan we daarvoor doen

Wat gaan we daarvoor doen?

Ongelijkvloerse kruising

Het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising wordt technisch verder uitgewerkt en aanbesteed. Ook wordt het bestemmingsplan middels een zogenaamde kruimelprocedure gewijzigd om de bouw zowel planologisch als juridisch mogelijk te maken. Vervolgens starten we met de bouw van de ongelijkvloerse kruising en de nieuwe ontsluiting van kantoorpand Beneluxlaan 2 (Roche). De tijdelijke weg over de meeste westelijke bouwvelden van Snellerpoort zal voorafgaand aan deze werkzaamheden worden aangelegd.

Toeleidende fietsroutes

We realiseren een fiets- en voetverbinding tussen het huidige fiets-/voetpad langs de Steinhagenseweg en de buurtstraten van gebiedsontwikkeling Snellerpoort.

Onderzoek kruising Amsterdamlaan – Eilandenkade

Er zal een uitgebreide verkeersanalyse worden opgesteld. Vervolgens worden meerdere mogelijke alternatieven beoordeeld op effectiviteit, kosten en de mate van impact op de omgeving. Aan de hand van deze beoordeling zullen één of meerdere kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt. Bij dit onderzoek zal de omgeving worden betrokken, ook zijkunnen alternatieven aandragen. Vervolgens zal er een voorkeursalternatief aan de Raad worden voorgelegd ter besluitvorming.

Argumenten

1. In te stemmen met het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising ter vervanging van de huidige rotonde bij de Steinhagenseweg, deze te realiseren en hiertoe de voorbereiding te starten, omdat:
 - Dit ontwerp verkeerskundig het meest verkeersveilig is en sterk bijdraagt aan verbetering van een aantrekkelijke en comfortabele fietsstructuur in Woerden
 - Uit prognoses van het fietsgebruik blijkt dat er na de ontwikkeling van Snellerpoort circa 7000 fietsers per etmaal gebruik zullen maken van deze nieuwe fietsveilige ongelijkvloerse kruising.
 - Deze ongelijkvloerse kruising de doorstroming voor het autoverkeer op de toekomstige Beneluxlaan en huidige Steinhagenseweg bevordert.
 - Dit ontwerp uitgaat van een verhoogde ligging van de Beneluxlaan en daardoor de fietsonderdoorgang sociaal veilig is.
 - Het fietspad boven het grondwater komt te liggen en daarmee financieel een stuk voordeliger is dan een diepe tunnelbak omdat er veel minder beton verwerkt hoeft te worden en er minder raakvlakken zijn met de ondergrondse kabels en leidingen.
 - Het ontwerp ruimtelijk is ingepast en rekening houdt met alle directe raakvlakken, zoals de gebiedsontwikkelingen Snellerpoort en Stationsgebied.
 - Het door de aanleg van een verhoogde ligging mogelijk is bouwkaavel C te ontsluiten en dus te ontwikkelen, hetgeen complex en kostbaar was geweest bij een tunnel en dit de financiële prognoses van de grondexploitatie Stationsgebied versterkt en de haalbaarheid vergroot.
 - Met het toevoegen van een watergang onder de ongelijkvloerse kruising door er een robuust watersysteem ontstaat en dit invulling geeft aan de klimaatambities uit de vastgestelde stedenbouwkundige visie voor het Stationsgebied en het beleidsplan Klimaatbestendig 2050 2.0, de sociale veiligheid wordt vergroot en stedenbouwkundig veel waarde toevoegt.
2. De hiervoor benodigde aanvullende bruto investering van € 890.000 (netto €865.000) met ingang van 2023-2024 op te nemen in de investeringsbegroting, omdat:

Kosten ongelijkvloerse kruising	€	3.749.000,00
Reeds uitgegeven	€	428.000,00
Totaal benodigd herzien krediet	€	4.177.000,00
Huidig netto krediet	€	1.950.000,00
Bijdrage provincie gereemd	€	975.000,00
Bijdrage grondexploitatie	€	300.000,00
Bruto beschikbaar krediet	€	3.225.000,00
Aanvullende inkomende subsidie	€	25.000,00
Bruto aancullend krediet	€	952.000,00
Netto aancullend krediet	€	927.000,00

- De ongelijkvloerse kruising conform de kostenraming (bijlage 4) te realiseren is voor een bedrag van €3.749.000
- Er reeds een bruto bedrag van €3.225.000 gereserveerd is in de begroting, waarvan 975.000 is geraamd voor een subsidie bijdrage van de provincie Utrecht en €300.000 euro geraamd is in de grondexploitatie.
- Er van dit bedrag genoemd onder lid b reeds €428.000 is uitgegeven als gevolg van de ruimtelijke en financiële uitwerking van de ongelijkvloerse kruising.
- De provincie Utrecht in het kader van de uitvoeringsverordening subsidies Mobiliteit 2020 – 2023 een subsidiebeschikking (bijlage 6) heeft verleend ter grootte van €1.000.000 voor de voorbereiding en realisatie van deze ongelijkvloerse kruising, €25.000 meer dan in de begroting is geraamd.
- In de grondexploitatie is geld gereserveerd is voor de aanleg van een volledige Beneluxlaan tot aan de huidige rotonde, maar met de realisatie van de ongelijkvloerse kruising het traject aanzienlijk kleiner is, daardoor €300.000 minder uitgegeven hoeft te worden aan de Beneluxlaan en dit bedrag te gebruiken als dekking voor de realisatie van de ongelijkvloerse kruising.
- Met het toevoegen van een watergang onder de ongelijkvloerse kruising door circa €300.000 euro gemoeid is en dit bedrag onderdeel uitmaakt van de raming ongelijkvloerse kruising (bijlage 4).
- Bij de vaststelling van de begroting 2021-2024 de raad heeft ingestemd met een strategisch investeringsvolume van 15 miljoen euro tot 2030, binnen deze investeringsruimte 3,7 miljoen euro was begroot voor de realisatie van de snelfietsroute Woerden – Utrecht, vanwege onder andere een hogere subsidiebijdrage slechts 1,2 miljoen euro benodigd is en daarmee een besparing is gerealiseerd van 2,5 miljoen (D/21/006791).

3. Kennis te nemen van de uitkomsten naar een globale verkeersanalyse op het functioneren van het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade en het college de opdracht te geven om op korte termijn een onderzoek te starten om te komen tot een passende oplossing om het knelpunt op te lossen en hiervoor een voorbereidingskrediet van € 97.500 beschikbaar te stellen, omdat:

- Het kruispunt in de huidige situatie al aanpassing behoeft om de doorstroming en fietsveiligheid te vergroten
- Met de toekomstige goede doorstroming op de Steinhagenseweg het verkeer van en naar de Eilandenkade en Amsterdamlaan te maken krijgt met olopende wachttijden en de verkeersonveiligheid voor zowel het fiets- als autoverkeer toeneemt.
- Dit recht doet aan de zorgen die er in de omgeving van dit kruispunt leven.
- De raad met de uitkomsten van die onderzoek een integrale afweging kan maken in de verkeersveiligheid en doorstroming op deze locatie en in samenhang met een keuze over een eventuele extra toeleidende fietsroute
- Daarmee een verkenning kan worden uitgevoerd naar een oplossing voor dit verkeersknelpunt
- De ruimtelijke en financiële consequenties in beeld kunnen worden gebracht
- Er een gedegen participatieproces kan worden doorlopen
- De resultaten aan de raad kunnen worden voorgelegd ter besluitvorming.

4. Kennis te nemen van de resultaten naar de verkenning naar een extra toeleidende fietsroute en een voorkeur uit te spreken voor route 4 als enige kansrijke optie om het gebruik van de fietstunnel te vergroten, maar het besluit over de realisatie pas te nemen als de resultaten van het onderzoek naar het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade bekend zijn en hier een integrale afweging in te maken, omdat:

- Route 4 een effectieve route is en een verbetering van de huidige verkeerssituatie oplevert
- Route 4 geen grote impact heeft op de huidige omgeving
- Er daarmee duidelijkheid komt voor de bewoners rondom de fietsroutes 2 en 3 en met dit besluit de onrust afneemt.

5. In te stemmen met de realisatie van route 1 als quick win voor de fijnmazigheid van het fietsnetwerk en deze integraal onderdeel te laten uitmaken van de voorbereiding en uitvoering van de ongelijkvloerse kruising, omdat:

- De route voor ongeveer €50.000 te realiseren is en deze kosten gedekt zijn in de raming van de ongelijkvloerse kruising
- Hiermee de huidige fietsstructuur intact blijft en de uiteindelijke fijnmazigheid van het fietsnetwerk wordt vergroot
- De realisatie van deze fietsverbinding gelijktijdig met de ontsluiting van het Rochegebouw kan plaatsvinden
- Het uitgangspunt voor deze fietsverbinding is dat er ook maatregelen getroffen moeten worden om te voorkomen dat dit een 'sluiproute' wordt voor het fietsverkeer tussen het Minkema College en het winkelcentrum.

Kanttekeningen, risico's en alternatieven

1.1 Risico's

De ongelijkvloerse kruising technisch verder uit te werken en te realiseren met het risico dat:

- Kosten als gevolg van prijsstijgingen in de markt kunnen toenemen
- Er vertraging kan optreden door bezwaren op de wijziging in het bestemmingsplan of door levertijden en hierdoor de bijdrage van de Provincie Utrecht in gevaar komt. De beschikking eist namelijk dat de ongelijkvloerse kruising voor 2024 gerealiseerd moet zijn.
- Er vertraging kan optreden door bezwaren op de wijziging in het bestemmingsplan of door levertijden waardoor de tijdelijke Beneluxlaan langer in gebruik moet blijven en de bouw op de meeste westelijke bouwvelden in Snellerpoort hierdoor kunnen vertragen.

2.1 Kanttekeningen

- Met een verhoogde ligging van de Beneluxlaan de geluidsbelasting binnen de gestelde geluidsnormen blijft, maar de geluidsbelasting wel iets zal toenemen.
- Het prijspeil van de kostenraming gebaseerd is op 1 januari 2022 en toekomstige prijsstijgingen in deze raming niet zijn verwerkt

Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit

Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit

Ongelijkvloerse kruising

De bruto kosten voor het realiseren van de ongelijkvloerse kruising zijn op €4.177.000 geraamd. Hierbij is uit gegaan van een verhoogde ligging met watergang, realisatie eind 2023/begin 2024. De kostenraming is gebaseerd op prijspeil 1 januari 2022 en kent een onzekerheid van – 17,5 % en + 25% (bijlage 4)

Er is in 2021 en 2022 een totaal bruto krediet voor de ongelijkvloerse kruising Beneluxlaan beschikbaar gesteld van €2.925.000. Daar is uitgegaan van een subsidie van €975.000. Daarnaast is in de grondexploitatie €300.000 geraamd. Verwacht wordt dat voor de aanleg van deze kruising in de jaren 2022-2024 een extra krediet benodigd zal zijn van bruto €952.000 euro. Omdat de subsidiebijdrage €25.000 hoger is uitgevallen zal per saldo een investeringsbedrag van €927.000 euro ten laste van de gemeente komen.

Deze hogere investering van €927.000 zal uitgaande van een afschrijvingstermijn van 25 jaar en 1,5% rente, met ingang van 2025, leiden tot een extra kapitaallast van €51.002. Tevens zullen miv 2025 de onderhoudskosten met €10.000 per jaar stijgen. Per saldo zal de structurele jaarlast miv 2025 met 61.002 euro toenemen, bovenop de jaarlast van €107.250 die reeds in de begroting is verwerkt.

Voorgesteld wordt de extra benodigde investering van €952.000 (927.000 + 25.000 bruto) met ingang van 2023 op te nemen in de begroting (investeringsprogramma 2023-2024) en de extra structurele jaarlasten van €61.002 te verwerken in de meerjarenbegroting. Dan kan ook direct de eventuele herziene indexering worden meegenomen.

Onderzoek kruising Amsterdamlaan - Eilandenkade

De voorbereidingskosten voor het onderzoek naar een passende oplossing voor het verkeersknelpunt op het kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade worden geraamd op €97.500.

Met het aanvragen van dit voorbereidingskrediet wordt beoogd om, na uitvoering van het onderzoek, de resultaten aan de raad voor te leggen en een voorstel te doen om het knelpunt op het kruispunt op te lossen. Volgend op dit voorstel zal, na goedkeuring door de raad, een aanvullend bruto krediet worden aangevraagd voor de uitvoering van de voorgestelde maatregel. Momenteel is het lastig om richtinggevend bedragen te noemen die de mogelijke maatregelen zullen kosten. Een grove inschatting is dat deze kosten waarschijnlijk in een range liggen tussen de €500.000 en €2.000.000. Naar verwachting zal in 2023 de raad worden gevraagd om het benodigde krediet beschikbaar te stellen voor realisatie van de betreffende maatregel.

De rentelasten van 1.463 euro voor dit voorbereidingskrediet worden gedekt binnen de exploitatie verkeer.

Onzekerheid en risico

Ongelijkvloerse kruising

Gelet op de omvangrijke investering, de complexe opgave en de ramingsonzekerheid is het van belang om in het projectmanagement strikt te sturen op de beheersing van de financiële risico's. Dat neemt niet weg dat onzekerheden blijven bestaan, met name in de grondstoffenmarkt, maar ook in de aanbesteding. Dat kan meevallers en tegenvallers opleveren, de onzekerheid van de totale investering wordt geraamd op – 17,5% en + 25% en is gebruikelijk in deze fase van een project.

Ook is het prijspeil van de kostenraming gebaseerd op 1 januari 2022. Alhoewel dit tijdens het opstellen van de kostenraming de meeste recente gegevens waren zijn daarmee toekomstige prijsstijgingen in deze raming niet verwerkt. In de voorjaarsnota zal derhalve de dan bekende indexering worden verwerkt. Hierdoor blijft het risico bestaan dat door financiële tegenvallers, alsnog aanvullende financiële middelen beschikbaar moeten worden gesteld.

Communicatie

Communicatie

Het raadsbesluit zal middels de volgende kanalen bekend worden gemaakt:

- Persbericht aan de media;
- Gemeentelijk website;
- Woerdense Courant (infopagina);
- Projectwebsite Beneluxlaan;
- Social media-kanalen (Twitter en Facebook).

Vervolgproces

Gedurende de technische uitwerking en de te doorlopen wijziging van het bestemmingsplan zal een vervolg worden gegeven aan het proces van participatie. Ook zal een apart participatieproces worden opgezet om belanghebbenden mee te nemen in de verkenning naar een oplossing voor het kruispunt Amsterdamlaan – Eilandenkade. De direct belanghebbenden worden persoonlijk betrokken door middel van persoonlijke gesprekken en ook worden uitgenodigd bij informatiebijeenkomsten en sessies. De bijeenkomsten, rapporten, onderzoeken en presentaties zullen weer gedeeld worden via het online platform Beneluxlaan.

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. Ontwerprapportage (D/22/048670)
 2. Resultaten verkenning toeleidende fietsroutes (D/22/048672)
 3. Verkeersanalyse kruispunt Amsterdamlaan - Eilandenkade (D/22/048673)
 4. Kostenraming Ongelijkvloerse kruising (D/22/049632)
 5. Participatieproces (D/22/048677)
 6. Beschikking Ongelijkvloerse kruising (D/22/048679)
-