

# Startnotitie

## Westelijke Ontsluiting Woerden

Resultaat

1. Tracéuitwerking lokaal project Brug over Oude Rijn
2. Verkenning Molendijkvariant als regionale verbinding

Ambtelijk opdrachtgever: M. Bouwman

Bestuurlijk opdrachtgever: Het college van B&W vertegenwoordigd door wethouder A. Noorthoek, portefeuillehouder Verkeer en Vervoer

Projectleider H. van der Kolk

Deze Startnotitie is goedgekeurd door:

Datum:

Ambtelijk opdrachtgever      Bestuurlijk opdrachtgever      Projectleider

M. Bouwman

A. Noorthoek

H. van der Kolk

- 1. Context**
- 2. Doel van het project**
- 3. Scope**
- 4. Raakvlakken**
- 5. Aanpak lokale brug met aansluiting op Hollandbaan**
- 6. Verkenning Molendijktracé als regionale verbinding**
- 7. Team en organisatie**
- 8. Kosten en budget**
- 9. Projectbeheersing en contractmanagement**

## 1. Context

Er is al lange tijd discussie in Woerden en de regio over een westelijke randweg. In 2018 zijn in opdracht van de raad zeven varianten voor een westelijke randweg onderzocht.

De uitkomsten van die onderzoeken zijn aanleiding om onderscheid te maken tussen de lokale ontsluiting van Woerden west op korte termijn en een aparte regionale verbinding voor de langere termijn. De ruimtelijke ontwikkeling van Woerden en daarmee ook van Woerden-west zal in het licht van de omgevingsagenda en de omgevingsvisie worden gezien en afgewogen. In die bredere afweging zal de samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling een rol spelen. In die dynamische context past een aanpak in de vorm van twee projecten. Een lokaal project dat door het realiseren van een extra brug over de oude Rijn en een goede aansluiting op het lokale wegennet direct verkeersproblemen van Woerden west oplost, en een regionaal project waarin wordt verkend of het realiseren van een oeverkruising en verbinding tussen Zuidelijke Randweg en N458 via de Molendijk eraan bijdraagt dat regionaal verkeer zonder bestemming in Woerden minder het wegennet van Woerden belast. Het gaat om het ontwikkelen van een variant die op regionschaal als gewenst wordt gezien en daarom ook voor een groot deel op regionale bekostiging kan rekenen.

## 2. Doel project

Doel van het project Westelijke ontsluiting Woerden is het verbeteren van de westelijke ontsluiting van Woerden door een goede en veilige doorstroming van het verkeer te realiseren. Ook willen we aansluiten op de Verkeersvisie:

- *Automobilisten van buiten de gemeente die geen woon-, werk-, winkel- of recreatiebestemming in de gemeente hebben, worden zo spoedig mogelijk via hoofdverbindingroutes naar de provinciale wegen of de autosnelweg geleid.*
- *Voor automobilisten met een herkomst binnen de gemeente en met een bestemming erbuiten en omgekeerd, geldt dat de verplaatsing binnen de gemeente zo snel en direct mogelijk verloopt.*

In de praktijk gaat veel van het verkeer in het westen van Woerden over de Rembrandtlaan, Jozef Israëlslaan en de Boerendijk, wat leidt tot opstoppingen en overlast op deze route. Dagelijks staan veel inwoners van Woerden vast op weg naar school en werk als gevolg van een slechte doorstroming. Dit komt door het beperkte aantal bruggen over de Oude Rijn, die het noorden en zuiden van Woerden verbinden. Als gevolg krijgt het verkeer van en naar de wijken in Woerden noord en west te maken met oponthoud.

Daar komt bij dat ook het regionale verkeer dat uit het noordelijke achterland richting het zuiden naar Woerden of de A12 rijdt (en omgekeerd) van dezelfde route gebruik maakt. Door een extra brug te maken over de Oude Rijn en deze aan te sluiten op de bestaande wegenstructuur, wordende overbelaste routes ontlast en kan een betere bereikbaarheid van wijken en bedrijventerreinen in Woerden west worden gerealiseerd.

Daarnaast is het van belang de betrouwbaarheid van het netwerk te verbeteren. Als de Kwakelbrug gestremd is, krijgt het verkeer te maken met grote omrijdroutes. Dat is voor al het verkeer in Woerden en voor de leefbaarheid problematisch. Voor de hulpdiensten is dit echt een groot probleem, omdat dan niet meer aan de aanrijtijden voldaan kan worden. Dit is in tegenspraak met de Verkeersvisie: 'De hulpdiensten moeten in alle gevallen hun

opkomsttijden kunnen halen in geval van een incident. Hierbij moeten zij veilig, snel en dicht bij het gemelde incident kunnen komen'.

De wens is het verkeer in Woerden west te spreiden over meerdere routes, om zo de doorstroming te verbeteren, de verkeersveiligheid te vergroten en de overlast te beperken en evenwichtiger te verdelen. Het doel is om de verkeersdruk voor inwoners en bedrijven op de korst mogelijke termijn en op de meest efficiënte en effectieve manier op te lossen. Daarbij zullen ook de routes van het vrachtverkeer worden gezien. Ontvlechting van vrachtverkeer en fietsverkeer is daarbij een belangrijk aandachtspunt om daarmee de verkeersveiligheid van de fietser te vergroten.

### **3. Scope**

De doelstelling vertaalt zich in twee aparte projecten. een lokaal en een regionaal project.

#### Lokaal project: brug

Extra westelijke oeverkruising over de Oude Rijn, om de verkeersdruk op andere bruggen en hoofdroutes te ontlasten en om robuuster een netwerk te krijgen (alternatief bij afsluiting/stagnatie).

We werken de volgende varianten vergelijkenderwijs uit:

Varianten van een brug over de Oude Rijn met aansluiting op Hollandbaan:

- Brug aansluitend op Gildeweg en vervolgens Hollandbaan;
- Brug en verbinding met Hollandbaan ten oosten van waterzuivering.

Waarbij de Gildebrugvariant met de kennis van nu de voorkeur verdient.

#### Regionaal project

Verkenning of het realiseren van een oeverkruising en verbinding tussen Zuidelijke Randweg en N458 via de Molendijk eraan bijdraagt dat regionaal verkeer zonder bestemming in Woerden minder het wegennet van Woerden belast. Het gaat om het ontwikkelen van een variant die op regioschaal als gewenst wordt gezien en daarom ook voor een groot deel op regionale bekostiging kan rekenen.

De twee aparte projecten hebben elk een eigen tempo en dynamiek, waarbij we de samenhang in het oog houden.

### **4. Raakvlakken**

De projectdoelstelling heeft relaties met andere projecten.

- Project revitalisering Bedrijventerrein Barwoutswaarder. De lokale brugvarianten lopen door of langs dit bedrijventerrein. De weg kan een belangrijke rol vervullen in het revitaliseringsproces. De raakvlakken, kansen en risico's over en weer krijgen bewust aandacht om zo de spin off te benutten.
- Project verkeer Woerden West: dit project zorgt voor verbetering van de doorstroming op de bestaande hoofdroutes. Beide projecten beïnvloeden de verkeersstromen in het westen van Woerden en moeten in samenhang gezien blijven worden.
- Omgevingsagenda Woerden en omgevingsvisie.

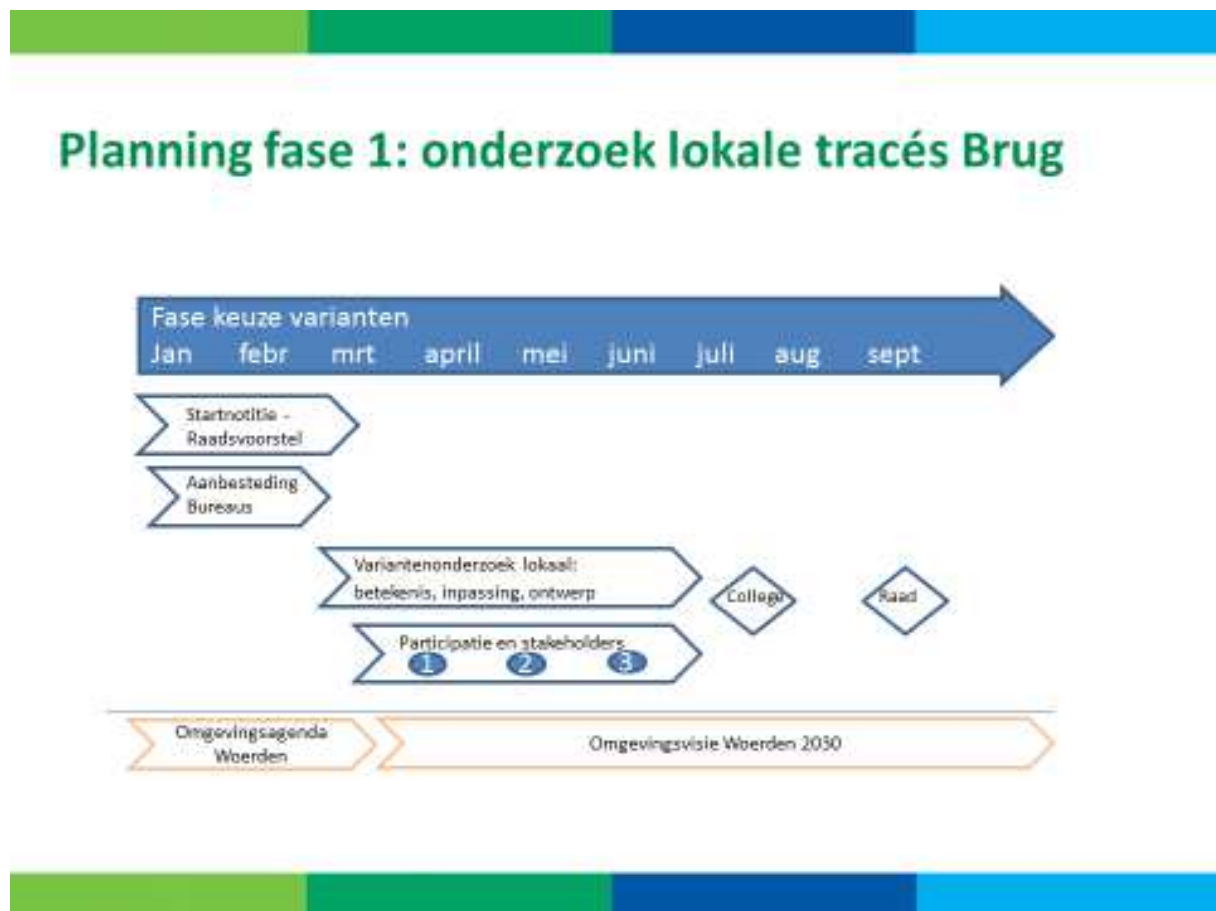
## 5. Aanpak lokale brug met aansluiting op Hollandbaan

### Fasering

De projectontwikkeling verloopt in fasen:

- Fase 1: Variantenanalyse en keuze variant (2019)
- Fase 2: Uitwerking en ruimtelijke procedures(2019-2021)
- Fase 3: Aanbesteding (2020-2021)
- Fase 4: Realisatie (Vanaf 2022)

Fase 1 heeft de volgende planning:



Deze planning is ambitieus. Tempo vinden we belangrijk; zorgvuldigheid eveneens. Als er aanleiding toe is passen we het tijdpad aan.

Deze startnotitie werkt alleen fase 1 uit.

Het doel is dat de gemeenteraad zo snel mogelijk een goed onderbouwde afweging en keuze kan maken uit tracévarianten voor een lokale weg met een oeverkruising tussen Rietveld en Hollandbaan. Het streven is naar zoveel mogelijk draagvlak vanuit de bevolking.

### Aanpak

We werken beide benoemde brugtracés uit. Voor het lokale project heeft de oeverkruising bij de Gildeweg de nadrukkelijk de voorkeur, omdat deze het meest effectief is ten aanzien van de doelstelling zoals in par. 2 geformuleerd en omdat deze het minste kost. Omdat de

inpassing van dit tracé complex lijkt, wordt ter vergelijking de oeverkruising ten oosten van de rioolwaterzuivering, aansluitend op de Hollandbaan, bekeken.

#### *Afwegingskader*

Voor de beoordeling van de varianten stellen we het volgende globale afwegingskader voor waarop de varianten worden vergeleken. Dit kader geeft richting aan de uit te voeren onderzoeken.

Beoordelingsaspecten lokale tracévarianten	Brug bij Gildeweg	Brug en weg ten oosten RWZI
Mobiliteit - Ontlasten Route Jozef Israëlslaan-Boerendijk - Andere verkeers-effecten		
Ruimtelijke betekenis		
Meekoppelkansen		
Inpasbaarheid		
Kosten (MKBA)		
Milieu-effecten		
Overige onderscheidende zaken		

#### *Inhoudelijke activiteiten*

We gaan de in 2018 uitgevoerde studies naar de westelijke randweg niet opnieuw doen, maar werken de gekozen lokale varianten verder uit en vullen ze aan met de volgende onderzoeken. Deze zijn van belang om een afweging en keuze te kunnen maken:

- *Ruimtelijke betekenis.* Concretiseren van de betekenis van de voorkeursvariant en de vergelijkende variant voor de ontwikkeling van de westzijde van Woerden. Naast de reeds onderzochte verkeerskundige betekenis van de verbindingen kijken we naar de ruimtelijke en sociale betekenis voor de verschillende wijken in Woerden-west, voor kernen als Zegveld en het bedrijventerrein Barwoutswaarder. Hierdoor ontstaat ook zicht op hoe ruimtelijke kansen en het verkeersproject aan elkaar gerelateerd zijn en eventueel gekoppeld kunnen worden. Daarbij wordt ook gekeken naar het bredere perspectief. Hoe sluit de verbinding aan op de herstructurering van het bedrijventerrein Barwoutswaarder? En welke aanpassingen moeten er eventueel worden gedaan aan de Hollandbaan en de rotonde Molenvlietbaan – Hollandbaan?;
- *Ruimtelijk inpassingsplan.* Er worden landschappelijke en stedenbouwkundige uitgangspunten geformuleerd en voor de varianten vertaald in twee- en driedimensionale (kaart)beelden, waarmee de ruimtelijke inpassing geconcretiseerd en gevisualiseerd wordt;
- *Technische uitwerking.* De belangrijkste onderdelen van de tracévarianten worden technisch uitgewerkt, zodat goed zicht komt op de maakbaarheid en de kosten;
- *Maatschappelijke kosten-baten.* Voor een keuze van varianten is een nauwkeuriger raming van kosten nodig. Dat kan op basis van een diepgaander onderzoek en ontwerp. Zo nodig maken we een update van de eerder uitgevoerde effectanalyses en Maatschappelijke kosten-baten analyse, in de vorm van een addendum op het eerdere werk.

We diepen in deze fase hoofdzakelijk de zaken uit die nodig zijn om een keuze voor een variant te kunnen maken. De verdere uitwerking vindt plaats na deze principekeuze.

### Omgeving en Participatie

De hierboven genoemde studies ontwikkelen we in een proces waarin - gegeven het uitgangspunt dat er een verbinding komt - er voor belanghebbenden veel ruimte is om door middel van participatie invloed uit te oefenen op de uitwerking van de varianten en mee te denken. Er bestaan uiteenlopende ideeën over welke functies de verbinding kan vervullen, hoe deze eruit gaat zien en wat voor kansen en uitdagingen deze geeft. Ook zijn nog verschillende invullingen en subvarianten voor de ruimtelijke inpassing mogelijk. We ontwikkelen het project samen met de inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties in Woerden.

Kern van het participatieproces is het beantwoorden van de vraag hoe elk van de tracévarianten het beste ingevuld kan worden. Dat doen we door een aantal rondes te doorlopen waarin we, onder andere in de vorm van werkateliers, de Woerdenaren willen betrekken. In de werkateliers komen achtereenvolgens de volgende zaken aan de orde:

- Waardering en betekenis van de varianten. Wat is de betekenis van het project en de varianten voor de verschillende deelgebieden/wijken in Woerden west? Waar zien we kansen, nadelen en risico's? Hoe kunnen we kansen benutten en nadelen en risico's verkleinen of wegwerken? Wat zijn onderwerpen en zorgen die om aandacht vragen? etc.
- Ruimtelijke inpassing en meekoppelkansen. Met de inwoners en andere betrokkenen willen we tot een voorkeursoplossing komen. Dat wil niet zeggen dat met iedereen overeenstemming bereikt kan worden. Wel dat we op hoofdlijnen gezamenlijk tot een gedeeld beeld van de feiten kunnen komen en een gevisualiseerd ontwerp kunnen creëren. Dat geeft een beeld hoe de varianten eruit kunnen zien, welke ruimtelijke inpassingsmaatregelen daarbij horen, welke meekoppelkansen partijen zien, welke nadelige effecten er zijn en hoe deze geminimaliseerd kunnen worden. Op basis daarvan kan gezamenlijk tot een voorkeursvariant worden gekomen met een zo groot mogelijk draagvlak.

Ook zal een klankbordgroep worden betrokken om vanuit een brede vertegenwoordiging van Woerden over het proces en de inhoud te adviseren.

Daarnaast is er overleg met professionele partijen en individuele betrokkenen over specifieke zaken.

### Extra varianten?

In het participatieproces kunnen vanuit bevolking en bedrijven voorstellen voor andere varianten ontstaan. Deze zullen globaal worden beoordeeld op de volgende aspecten:

- Dat het om een lokale oplossing gaat;
- Dat deze voldoet aan de doelen van een robuust netwerk;
- Dat dit een even goede oplossing is voor de verkeersproblemen op de route Rembrandtlaan-Boerendijk en;
- Dat de kosten van de variant in dezelfde range ligt als de voorkeursvariant (Brug bij Gildeweg) en de variant waarmee wordt vergeleken. (brug en weg ten oosten van RWZI);
- De variant een breed draagvlak kent.

Alleen als voldaan wordt aan deze voorwaarden kan een variant in aanmerking komen voor verdere uitwerking.

## 6. Verkenning Molendijktracé als regionale verbinding

De verkenning van het Molendijktracé als regionale verbinding wordt als apart project opgepakt met een eigen fasering en dynamiek.

### Planning fase 1: verkenning regionale verbinding



Uitgangspunt is dat gemeente Woerden dit niet als een zelfstandig project oppakt en zelfstandig bekostigt. Het gaat hier om een regionaal verkeersvraagstuk dat we met de regio en in samenhang met rijksprojecten als het MIRT-onderzoek A12 en de MIRT Verkenning Bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling Ring Utrecht oppakken.

Genoemde rijksprojecten hebben tot het MIRT-overleg in de zomer een eerste fase, waarin wij onze eerste verkenning eveneens uitvoeren.

We ondernemen de volgende activiteiten:

- Het onderzoeken van de verkeerseffecten van de Molendijkvariant in een regionaal verkeersmodel. Dat doen we om goed zicht krijgen op de verkeerskundige werking van deze variant. Daarbij worden de twee varianten van de lokale brugverbinding als basis genomen. Belangrijk is om na te gaan in welke mate regionaal verkeer zo buiten Woerden blijft, welk effect de verbinding heeft op de Woerdense verkeersafwikkeling en wat de verbinding doet voor de regionale partijen.
- Participeren in rijks- en regionale processen. De rijksoverheid (ministerie Infrastructuur en Waterstaat) voert nieuwe studies uit naar de Ring Utrecht en de A12 in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen. Het college zal in deze processen aandacht vragen voor de



regionale verbindingen en daarin ook onderzoek naar de Molendijkvariant laten meenemen waar dat haalbaar is.

- Het verkennen van gezamenlijke regionale voorkeuren voor een regionaal netwerk. Met de regionale partijen (omliggende gemeenten, Provincie Utrecht en Zuid Holland, regio Midden Holland) overleggen we of we kunnen komen tot een gezamenlijke voorkeur voor regionale verbindingen aan de westzijde van Woerden, waaronder zo mogelijk de Molendijkvariant.
- Het leggen van de relatie met de omgevingsagenda Woerden. Het college gaat aan de slag met de omgevingsagenda, waarin ook de opgave en keuzes voor Woerden-west in kaart worden gebracht. We zullen het Molendijktracé ook in dat licht bezien.

De Molendijkvariant werken we nog niet technisch uit. Wel zullen we met partijen op en langs het tracé overleg voeren om zicht te krijgen op de ruimtelijke inpassingsopgave en over eventuele fasering.

## **7. Team en organisatie**

### Opdrachtgeverschap

Bestuurlijk opdrachtgever: Arjan Noorthoek

Opdrachtgever: Mike Bouwman

### Kernteam

Het projectteam staat onder leiding van Huib van der Kolk.

Er wordt gewerkt met een integraal projectmanagementmodel, waarin de volgende aspecten expliciet onderscheiden worden: projectmanagement, omgevingsmanagement, technisch management, contractmanagement en projectbeheersing. Daarnaast zullen vanuit de eigen organisatie adviseurs op specifieke onderdelen een bijdragen leveren. Er zal eveneens externe deskundigheid worden ingeschakeld.

### Integratieoverleg

Wethouder Noorthoek zit een integratieoverleg voor waarin ook Wethouder de Weger vanuit zijn ruimtelijke verantwoordelijkheid aanwezig is, evenals de teammanagers van R&B, RBP en RP. Hierin vindt afstemming plaats over de raakvlakken met andere projecten en processen.

## **8. Kosten en budget**

### Financiën

Om de voorgestelde uitwerking te kunnen doen is een voorbereidingsbudget benodigd. Dit budget is geraamd op 580.000 euro. Het investeringsbudget van 12 miljoen euro, dat voor de aanleg van de westelijke randweg gereserveerd is, komt pas in 2022 beschikbaar.

Voorgesteld wordt het voorbereidingskrediet ad. 580.000 euro naar voren te halen en in 2019 beschikbaar te stellen. Er komt dan in 2022 dus nog 11,42 miljoen euro beschikbaar aan investeringskrediet.

In de begroting is geen dekking beschikbaar voor de rentelasten van het voorbereidingsbudget voor de jaren 2020-2022, omdat de kapitaalslaten pas vanaf 2023 in

de begroting zijn opgenomen. Deze rentelasten die met het naar voren halen van het voorbereidingsbudget zijn gemoeid, worden gedekt binnen het eigen programma.

In het geraamde voorbereidingsbudget is 500.000 euro opgenomen voor het inhuren van externe deskundigheid. Dit gaat bijvoorbeeld over het inhuren van een projectleider, een omgevingsmanager, het maken van ontwerpen, ruimtelijke inpassing en de techniek. De overige 80.000 euro is nodig voor de dekking van de interne projecturen. Ook de inzet die wordt gepleegd voor de analyse van de Molendijkvariant maakt onderdeel uit van deze raming.

Zoals aangegeven is in de meerjarenbegroting voor 2022 12 miljoen euro aan investeringskosten geraamd. Dit bedrag is opgebouwd uit 9,5 miljoen euro voor de aanleg van een brug en 2,5 miljoen euro voor overige aanpassingen aan bestaande wegen. De gereserveerde 9,5 miljoen euro is gebaseerd op de investeringskosten van voorkeursvariant A (doortrekken Gildenweg). Dit bedrag is het gemiddelde van een bandbreedte van 40%. Variant C is geraamd op een gemiddelde van 18,5 miljoen.

Uit de uitwerking moet blijken wat de voorkeursvariant is. Op basis van meer gedetailleerde uitwerking en ontwerpen, wordt ook een bijgestelde investeringsraming opgeleverd met vermoedelijk een smallere bandbreedte. Op dat moment kan dus definitief bepaald worden welk budget er nodig is voor de aanleg van de brug op de voorkeurslocatie en kan beoordeeld worden of de resterende 11,42 miljoen toereikend is voor het aanleggen van de voorkeursvariant.

#### Vervolgfase

Naast bovengenoemde activiteiten en kosten zullen we ons voorbereiden op de volgende fase.

Dit betekent dat we een Europese aanbesteding voorbereiden om te komen tot een selectie van een ingenieurbureau waarmee we een raamcontract willen sluiten voor de volgende fase van ontwerp, procedures en voorbereiding en begeleiding van de aanbesteding van de gekozen voorkeursvariant (in elk geval lokaal en eventueel ook regionaal). Voor het selectieproces en een raamovereenkomst hoeft op dit moment nog geen aanvullend krediet beschikbaar gesteld te worden. Dat kan gebeuren kort voordat we het geselecteerde bureau daadwerkelijk opdrachten willen verstrekken. Doordat we nu al de Europese aanbesteding voorbereiden en doen, voorkomen we dat dit na het voorkeursbesluit maanden van vertraging kost.

### **9. Projectbeheersing en contractmanagement**

Het project werkt op basis van een door ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever goedgekeurd plan van aanpak.

Vervolgens zal specifieke aandacht zijn voor projectbeheersing:

- Voortdurende monitoring of de middelen om de prestatie te leveren aanwezig zijn.
- Opstellen en bewaken van de planning, op hoofdlijnen, met risicobuffers en detailuitwerking in de eerstkomende maanden.
- Opstellen risicodossier en maandelijks updaten en monitoren van de beheersmaatregelen.
- Opstellen en bewaking van contracten, vooralsnog alleen met bureaus.

### *Risico's*

- De lokale voorkeursvariant (Gildebrug) en alternatief (ten oosten rioolwaterzuivering) kunnen beide alleen gerealiseerd worden door sloop van één of meerdere woningen. Deze opdracht tot uitwerken van deze varianten impliceert dat dit gevolg geaccepteerd wordt.
- Het participatieproces kan tot toevoeging van extra varianten leiden. Extra varianten zullen op genoemde randvoorwaarden worden beoordeeld. Alleen als een variant dan kansrijk blijkt en op voldoende draagvlak kan rekenen wordt een extra variant diepgaander uitgewerkt.
- Extra tijd/geld nodig. We zetten in op een korte doorlooptijd met een intensief proces. Het kan zijn dat het tijdpad te ambitieus blijkt en er meer tijd meer geld nodig is. Telkens zullen we ons afvragen of meer tijd nemen ook werkelijk tot meer inzicht en een betere afweging leidt.
- Uitbreiding van de scope door nieuwe inzichten van bewoners en bedrijven. Behalve een extra variant kan het ook zijn dat inzichten uit het participatietraject aanleiding geven tot extra maatregelen en/of het meekoppelen van kansen in het projectgebied . Dit wordt inzichtelijk gemaakt. Eventuele keuzes worden aan de gemeenteraad voorgelegd.