

Raadsvoorstel

Onderwerp

Verbetering langzaam verkeersroute Breukelerbrug

Begrotingswijziging

5^e begrotingswijziging 2015

Datum raadsvergadering

31 maart 2015

Commissie

10 maart 2015

Portefeuillehouder

P.F. de Groene eur ing

Afdeling

Ontwikkeling

Mail opsteller

paul.van.de.bovenkamp@stichtsevecht.nl

Registratie nummer

Z/13/29738-VB/14/04855

Aan de gemeenteraad

Voorgesteld Besluit

1. Ten behoeve van het project “verbetering langzaam verkeersroute Breukelerbrug” een krediet beschikbaar stellen van € 2.021.500,-- excl. BTW.
2. Ter dekking beschikken over het restant van de bestemmingsreserve Breukelerbrug (€ 685.000,--), een gedeelte van de kapitaalsinvestering wegen (€ 400.000,--), een gedeelte van de voorziening wegen (€ 222.000,--) en de begrotingsposten onderhoud groen (€ 25.000,--), verkeersregelingen (€ 6.500,--) en verkeersbeleid (€ 7.000,--).
3. De 5^e wijziging van de programmabegroting 2015 vaststellen.
4. Een half jaar na realisatie evalueren of aanvullende werkzaamheden op Daslook in Breukelen noodzakelijk zijn.

Samenvatting

In augustus 2015 zal Rijkswaterstaat de bestaande boogbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal te Breukelen (Breukelerbrug) vervangen door een geheel nieuwe brug. In het kader van het project “verbetering van de langzaam verkeersroute Breukelerbrug” wordt hierbij langs de noordzijde van de brug een 3 meter breed, in twee richtingen te berijden, nieuw fietspad aangelegd. Het huidige fietspad langs de zuidzijde van de brug wordt uitsluitend voor voetgangers bestemd. Het project “verbetering langzaam verkeersroute Breukelerbrug” voorziet voorts in de aansluiting van de fiets- en voetpaden op het onderliggend wegennet. Op 25 februari 2014 heeft u een voorbereidingskrediet van € 65.000,-- excl. BTW voor dit project beschikbaar gesteld. Thans stellen wij u voor het benodigde krediet ten behoeve van de uitvoering beschikbaar te stellen, groot € 2.021.500,-- excl. BTW.

Bijlagen

- Tekening variant 6 (voorkeursvariant);
- Participatienota;
- Participatienota, bijlagen;
- 5e wijziging op de programmabegroting 2015

Doel en beoogd maatschappelijk effect

De verbetering van de langzaam verkeerroute draagt in belangrijke mate bij aan de beleidsuitgangspunten uit het GVVP deel A, om de (verkeers-)leefbaarheid te bevorderen, duurzame verplaatsing te stimuleren en te bevorderen dat kinderen zoveel mogelijk zelfstandig naar school kunnen gaan.

Argumenten

- Het voorstel is via een participatief proces tot stand gekomen.*

Het voorstel is tot stand gekomen in nauw overleg met een brede klankbordgroep. Aansluitend is op 9 februari 2015 een inloopavond georganiseerd, waar iedereen kon reageren op de planvorming. In juni 2015 zal nogmaals een inloopavond worden georganiseerd, voornamelijk gericht op de uitvoering en de door het werk veroorzaakte verkeersstromingen. Een uitvoerige beschrijving van het proces en de uitgevoerde onderzoeken is weergegeven in bijgaande participatienota.
- Door het project wordt een belangrijk knelpunt in het hoofdfietsnetwerk weggenomen.*

De fiets/voetpaden over de huidige Breukelerbrug zijn slechts 1,25 meter breed. Hierover verplaatsen zich in de ochtendspits gemiddeld 800 fietsers en 75 voetgangers. Fietsers en voetgangers moeten beiden gebruik maken van hetzelfde pad. Dit leidt tot "gevaarlijke" situaties voor voetgangers en fietsers.

Een breed, in tweerichtingen te berijden, fietspad langs de noordzijde van de brug en de scheiding tussen fietsers en voetgangers lost dit probleem op.

Veel van deze fietsers zijn scholieren afkomstig uit Maarssenbroek. Deze moeten, komende vanaf de hoofdfietsroute Kanaaldijk West, even ten westen van de Breukelerbrug eerst de drukke brugoprit oversteken, met alle risico's van dien. Om dit knelpunt te ontlopen, rijden zij dan ook vaak tegen het verkeer in over het fietspad langs de noordzijde van de weg.

Door het nieuwe fietspad aan de noordzijde van de nieuwe Breukelerbrug vervalt deze oversteek, waardoor ook dit knelpunt verdwijnt.
- De gekozen variant komt overall als beste uit de bus.*

Op verzoek van en samen met de klankbordgroep Breukelerbrug zijn zes varianten uitgewerkt. Deze varianten hadden allen betrekking op het verloop van de voet- en fietspaden langs de brugoprit ten oosten van de Breukelerbrug.

De zes verschillende varianten zijn middels "value engineering" beoordeeld op verkeersveiligheid voor fietsers, verkeersveiligheid voor voetgangers, sociale veiligheid, doorstroming van fietsers, logische voetgangersroute, logische fietsroute, impact voor de woonomgeving en technische inpassing. De voorkeursvariant (variant 6) scoort hierbij overall het beste. In bijlage 27 van de participatienota is de afweging volgens deze "value engineering" in beeld gebracht.
- Het project "verbeteren langzaam verkeersroute Breukelerbrug" voorziet in een integrale aanpak van de gehele brugoprit.*

Het project omvat de volgende werkzaamheden:

 - vervangen van de bestaande Breukelerbrug door een geheel nieuwe brug met een tweezijdig fietspad langs de noordzijde door Rijkswaterstaat;
 - aansluiten van de nieuwe fiets- en voetpaden op het onderliggend wegennet;
 - volledig vervangen van het asfaltpakket tussen de rotondes brugoprit-Stationsweg en brugoprit-Straatweg;
 - aanbrengen van geluidsreducerend asfalt op het wegvak Breukelerbrug-Straatweg;
 - aanbrengen van een geluidsscherm langs het wegvak Ronde Stationsweg-Breukelerbrug tot aan het voetpad naar de Broekdijk-West;

- vervangen van alle lichtmasten tussen de beide genoemde rotondes door lichtmasten met energiezuinige LED-verlichting;
- vervangen van alle verkeersborden en hekwerken tussen beide genoemde rotondes;
- aanbrengen van eenabri bij beide bushaltes langs de oostzijde van de brugoprit;
- aanbrengen van een trap ter hoogte van de fiets-/voetgangerstunnel tussen de Poeldijk en Broeckland;
- inrichten van de Engel de Ruijterstraat tussen de Poeldijk en de brugoprit als fietsstraat (*)
- herbepplanten van het talud na de verbreding.

(*) Ook de Engel de Ruijterstraat tussen de Poeldijk en de Stationsweg zal als fietsstraat worden ingericht. Dit gebeurt na het werk Breukelerbrug bij het project "vervangen riolering de Poel".

Kanttekeningen

1. *Niet alle leden van de klankbordgroep vinden variant 6 de voorkeursvariant.*
De Fietsersbond en de bewoners van de Boendermakerstraat hebben de voorkeur uitgesproken voor variant 1 en het Platform Gehandicapten voor variant 4.
De Fietsersbond stemt alleen in met variant 6, als ook de Jan Evertse Boutstraat wordt ingericht als fietsstraat. Aan deze voorwaarde kan niet worden voldaan. In de participatienota wordt hier verder op ingegaan.
2. *De bewoners van Daslook 51 hebben bedenkingen tegen de komst van de trap bij het tunneltje Broeckland.*
De bewoners van Daslook 51 zijn bang dat de nieuwe trap voor hun woning tot overlast gaat leiden en betwijfelen het nut daarvan. In de participatienota wordt hier verder op ingegaan.
3. *De (geluids)ambitie, als aangegeven in het GVVP deel A en in het actieplan geluid, wordt niet voor alle woningen behaald.*
Voor het project is de aanbeveling van de Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) overgenomen. Deze luidt: "Aanbevolen wordt om op de brugoprit een combinatie toe te passen van geluid reducerend asfalt (voor het wegvak tussen de rotonde bij de Straatweg en de afslag naar de Engel de Ruijterstraat) en geluidschermen voor het wegvak ter hoogte van het "Rode Dorp".
Het advies van de ODRU is als bijlage 26 opgenomen in de participatienota.
Om volledig aan de ambitie te kunnen beantwoorden, zou bij de woningen langs de Willink van Collenstraat, naast het geluidsreducerend asfalt, ook nog een geluidsscherm moeten komen. Om te voorkomen dat het geluid terugkaatst naar de woningen van Daslook, moet dit scherm het geluid absorberen. De bewoners van Daslook zien dan ook het liefst helemaal geen geluidsscherm.
De kosten voor een geluidsabsorberend scherm over de gehele lengte van de woningen worden, inclusief het verwijderen van de haag, begroot op € 175.000,-- excl. BTW. Door het aanbrengen van het geluidsreducerend asfalt blijft de geluidsnorm aan de gevel ruim binnen het wettelijke kader. Wij stellen u dan ook voor ter hoogte van de Willink van Collenstraat geen extra scherm aan te brengen.
4. *Om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren is het noodzakelijk de Breukelerbrug gedurende vier weken af te sluiten voor het gemotoriseerde verkeer.*
Uit onderzoek is gebleken dat de wegverharding op de brugoprit dermate slecht is, dat deze geheel moet worden vervangen. Het is helaas niet mogelijk hierbij een halve rijbaan beschikbaar te houden voor het verkeer. Dit impliceert dat de brugoprit gedurende vier weken (van 27 juli tot 23 augustus 2015) voor alle gemotoriseerde verkeer moet worden afgesloten.
Hulpverleningsvoertuigen met prioriteitsmelding 1 (hoogste melding) kunnen gebruik maken van

het (verbrede) fietspad. In het weekend dat de oude brug verwijderd wordt en de nieuwe brug wordt geplaatst is er helemaal geen verkeer over deze route mogelijk.

In de periode van vier weken is ook geen busvervoer over de Breukelerbrug mogelijk. Wij zijn nog in gesprek met Connexxion om tijdens de algehele afsluiting lijn 120 via station Maarssen NS te laten rijden, om toch een aansluiting op het spoorwegnetwerk te kunnen behouden.

5. *De werkzaamheden veroorzaken geluidsoverlast.*

De werkzaamheden worden uitgevoerd tijdens reguliere tijden op maandag t/m zaterdag tussen 7.00 en 19.00 uur. In week 31 (eind juli 2015) zal echter op één of twee dagen gedurende 24 uur aaneengesloten moeten worden gewerkt. Dan wordt, met toevoeging van cement, een deel van de asfaltconstructie vermengd met de bovenste lagen van de wegfundering (zogenaamde AGRAC-proces). Hierdoor kan met minder asfalt dezelfde kwaliteit worden verkregen als met een ongebonden fundering met een dikkere laag asfalt. Hierdoor hoeft dus minder oud asfalt te worden afgevoerd en minder nieuw asfalt te worden aangebracht (Duurzaamheidsaspect) en wordt de uitvoeringsduur met ca. twee weken verkort.

Het AGRAC-proces verloopt via een "treintje", dat niet mag worden gestopt. Gedurende dit proces vindt dus ook geluidshinder plaats buiten de bovengenoemde venstertijden.

6. *Mogelijk zijn aanvullende maatregelen op Daslook noodzakelijk.*

In de voorkeursvariant is het doorgaande fietspad tot aan de rotonde Straatweg opgeheven. De (brom)fietsers worden vanaf de Engel de Ruijterstaat over de Jan Evertse Boutstraat (richting centrum) en over het fietspad door Broeckland – Stinzenlaan Noord naar Nyenrode en Maarssen geleid. Variant 4 (bijlage 16 van de participatienota) voorziet voor dit fietsverkeer in een apart fietspad vanuit Daslook. Deze variant scoort bij de value engineering iets hoger op de aspecten impact woonomgeving en logische fietsroute, maar vrijwel alle leden van de klankbordgroep twijfelen aan het nut van dit extra fietspad. De Fietzersbond denkt zelfs dat dit fietspad helemaal niet zal worden gebruikt. In de voorkeursvariant is dit fietspad dan ook vervallen.

Met de klankbordgroep is afgesproken dat een half jaar na de realisatie van het werk (voorjaar 2016) zal worden geëvalueerd of het fietspad er toch moet komen. Criterium hierbij zal zijn of het doorgaand fietsverkeer heeft geleid tot grote problemen. De kosten voor de extra voorziening langs Daslook worden geraamd op €85.000,-. In de risicoparagraaf wordt hier nader op ingegaan.

7. *De verkeerveiligheid op de Engel de Ruijterstraat wordt in twijfel getrokken.*

Tijdens de inloopavond hebben verschillende mensen hun zorgen uitgesproken over de verkeersveiligheid op de Engel de Ruijterstaat tussen de brugoprit en de Poeldijk als dit een fietsstraat wordt. Zij hebben hun zorgen ook middels een reactieformulier kenbaar gemaakt (bijlage 12 van de participatienota, reactie 1 t/m 15). De meesten stellen voor om het vrijliggende fietspad door te trekken tot aan de Poeldijk. Voor het traject tussen de brugoprit en de Engel de Ruijterstraat zijn samen met de klankbordgroep vijf varianten besproken, waaronder de variant met een vrijliggend fietspad tot aan de Poeldijk. Het belangrijkste argument om niet voor die variant te kiezen, was dat het "probleem" van de vermenging van de verkeerstroom (auto's en fietsers) geheel naar de kruising met de Poeldijk wordt verplaatst, terwijl in de gekozen variant deze vermenging al direct na de brugoprit plaats vindt. Opgemerkt moet worden dat bij deze keuze ook financiën een rol hebben gespeeld, omdat de variant met een vrijliggend fietspad aanzienlijk duurder is.

Gelet op de reacties tijdens de inloopavond zullen wij echter deze keuze in heroverweging nemen.

Communicatie

Het project geeft een grote kwaliteitsimpuls voor de hele omgeving rondom de brug als het gaat om veiligheid en aanzien. Om dat te realiseren is grote impact onvermijdelijk voor alle inwoners van Breukelen in het bijzonder en inwoners en bezoekers van de gemeente in het algemeen. Samen met Rijkswaterstaat wordt een communicatieplan opgesteld om inwoners, ondernemers, organisaties en anders stakeholders te betrekken. Zo treden beide partijen met een afgestemde boodschap naar buiten. Uitgangspunt is om informatie over de werkzaamheden en de gevolgen daarvan zo snel mogelijk te geven en vragen zoveel mogelijk vooraf te beantwoorden. Verder is het van belang om actuele informatie voor en tijdens de afsluiting van de weg, zodanig beschikbaar te maken dat deze goed toegankelijk is voor inwoners, ondernemers en organisaties.

Financiën

Voor de totale kosten van het project ten bedrage van €2.021.500,- excl. BTW is een dekking gevonden. De kosten per onderdeel en een specificatie van de dekking zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Kosten		Dekking	
Bijdrage aan RWS voor de verbreding van de Breukelerbrug en het aanbrengen van een leuning op de brug tussen rijbaan en fietspad	€ 472.000	Restant reserve Breukelerbrug (na mindering onttrekking voorbereidingskrediet ad. €65.000)	€ 685.000
Herinrichting brugoprit als omschreven bij argument 4.	€ 1.486.000	Bijdrage Provincie Utrecht	€ 660.000
Stelpost openbare verlichting	€ 10.000	Restant voorbereidingskrediet	€ 16.000
Stelpost openbaar vervoer	€ 25.000	Kapitaalsinvestering wegen	€ 400.000
Stelpost brandweer	€ 15.000	Voorziening wegen	€ 222.000
Stelpost communicatie	€ 3.500	Onderhoud openbaar groen	€ 25.000
Stelpost toezicht op uitvoering	€ 10.000	Verkeersregelingen	€ 6.500
		Verkeersbeleid	€ 7.000
Totale kosten	€2.021.500	Totale dekking	€2.021.500

Risico's

- Er bestaat een risico dat ondernemers een claim indienen voor het derven van inkomsten ten gevolge van de afsluiting van de Breukelerbrug. Aangezien het werk wordt uitgevoerd midden in de vakantieperiode schatten wij dit risico echter laag in.
- Er bestaat een risico dat de BTW op de bijdrage van aan Rijkswaterstaat voor de verbreding van de Breukelerbrug niet kan worden verhaald via het BTW-compensatiefonds. Dit risico schatten wij zeer laag in, aangezien zowel naar mening van RWS als wij geheel wordt voldaan aan de daaraan verbonden voorwaarden.
- Er bestaat een klein risico dat bezwaren worden ingediend tegen de omgevingsvergunning en/of kapvergunning, waardoor de uitvoering in de zomervakantie in gevaar komt.
- Er bestaat een risico dat na evaluatie aanvullende werkzaamheden op Daslook benodigd zijn (zie kanttekening 6). Dit risico schatten wij erg laag in. Wanneer dit toch speelt, zal hiervoor via de Berap 2016 om extra gelden worden gevraagd.
- Er bestaat een risico dat door weersomstandigheden de vervanging van de Breukelerbrug niet in het geplande weekend kan plaatsvinden. Bij een windkracht van 5 of hoger wordt het werk afgeblazen en uitgesteld naar een later weekend. Dit zal mogelijk ook gevolgen hebben voor de totale duur dat de brugoprit is afgesloten. Dit risico komt volledig voor rekening van KARGO.
- Indien na heroverweging wordt besloten om het vrijliggend fietspad door te trekken tot aan de Poeldijk (kanttekening 7), ontstaat een tekort op de financiering. In voorkomend geval zal uw raad worden verzocht hiervoor extra gelden beschikbaar te stellen.

Vervolg

Uitgangspunt voor de uitvoering van de werkzaamheden is dat voetgangers, fietsers en prioriteitsmelding 1 diensten, behalve tijdens het wisselweekend van de brug, altijd van de route via de Breukelerbrug gebruik kunnen maken. Om dit te kunnen realiseren zal de verbreding van de brugoprit en de aanleg van het nieuwe fietspad geheel naar voren worden getrokken. Deze werkzaamheden zullen zoveel mogelijk "buitenom" plaatsvinden, om het autoverkeer zo min mogelijk te hinderen. Om dit mogelijk te maken zullen *alle* bomen en bosschages langs de noordzijde van de brugoprit tussen de Engel de Ruijterstraat en de Breukelerbrug moeten worden gerooid.

Om tijdens het wisselweekend de nieuwe brug te kunnen laten draaien om vervolgens op de pijlers te kunnen plaatsen, moeten aan de westzijde (oksel tussen rijweg en kanaal) ook alle bomen worden gerooid en de zendmast (tijdelijk) worden verplaatst. Gelet op de bepalingen in de flora en faunawet zullen de rooiwerkzaamheden al vóór medio maart 2015 moeten worden uitgevoerd. De volledige planning van de werkzaamheden en de daarvoor noodzakelijke verkeersstremmingen is opgenomen in de participatienota.

17 februari 2015
Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht

Gemeentesecretaris

Burgemeester