

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 140346 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl
info@stichtsevecht.nl

Raadsvoorstel (Gewijzigd)

Onderwerp

Tweede Vechtbrug - Breukelen

Begrotingswijziging

N.v.t.

Datum raadsvergadering

20 december 2016

Datum commissievergadering

22 november 2016 en
6 december 2016

Commissie

Fysiek Domein

Portefeuillehouder

P.F. de Groene

Organisatie onderdeel

Ontwikkeling

E-mail opsteller

kees-jan.arens@stichtsevecht.nl

Telefoonnummer opsteller

0346 25 43 19

Registratie nummer

Z/14/39185-VB/16/07328

Aan de gemeenteraad

Voorgesteld Besluit

1. De uitkomsten van het onderzoek naar een tweede Vechtbrug vast te stellen en:
 - a. besluiten tot aanleg van een tweede Vechtbrug; of
 - b. besluiten geen Tweede Vechtbrug aan te leggen.
2. Indien besloten wordt tot de aanleg van een tweede Vechtbrug, tot een keuze te komen voor de locatie van de brug:
 - a. een brug ten zuiden van Nyenrode, of
 - b. een brug ter hoogte van Broeckland, of
 - c. een brug ter hoogte van de Loswal.
3. Indien besloten wordt tot de aanleg van een tweede Vechtbrug een aanvullende taakstelling bij de voorjaarsnota 2017 tegemoet zien.

Samenvatting

Uw raad heeft het college verzocht om de onderzoeken naar een tweede Vechtbrug in Breukelen te actualiseren en de kosten voor de aanleg van een tweede Vechtbrug aan te passen aan het huidige prijspeil. In onderstaand voorstel worden de argumenten voor en tegen een tweede Vechtbrug uiteengezet. Er zijn drie locaties in beeld die het meest kansrijk zijn voor een tweede Vechtbrug:

- Een brug ten zuiden van Nyenrode;
- Een brug ter hoogte van Broeckland;
- Een brug ter hoogte van de Loswal.

Bijlagen

1. Paragraaf 4.4.4 (concept) GVVP deel D
2. Kostenraming locaties tweede Vechtbrug
3. Uitgangspunten bouwkostenraming
4. Discussienota 2e Vechtbrug
5. Verschillenplots extra verkeer Zandpad door aanleg 2e Vechtbrug
6. Locatieonderzoek

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
T 0346 25 40 00 F 0346 25 40 10
www.stichtsevecht.nl

7. Afwegingscriteria
8. Memo Verkeersintensiteiten tweede Vechtbrug

Doel en beoogd maatschappelijk effect

De keuze voor het aanleggen van een tweede Vechtbrug bij Breukelen heeft invloed op een groot aantal aspecten: verkeerstechnische, landschappelijke, cultuurhistorische, ecologische, milieukundige en economische. Deze aspecten dienen meegewogen te worden bij het uiteindelijke besluit.

Relatie met bestaand beleid en regelgeving

Het vraagstuk tweede Vechtbrug is nauw verweven met het door uw raad vastgestelde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). In het GVVP zijn doelstellingen opgenomen over het gewenste maximaal aantal voertuigen op het Zandpad, de Brugstraat en de Straatweg. Deze vastgestelde aantallen staan onder druk als een tweede Vechtbrug wordt aangelegd. Extra verkeersremmende maatregelen zijn dan nodig. Daarnaast gaat het GVVP juist uit van een verdergaande beperking van het verkeer op het Zandpad.

Argumenten tegen de aanleg van een tweede Vechtbrug

1.1 Een tweede Vechtbrug trekt sluip-(verkeer) aan en heeft gevolgen voor het Zandpad die in strijd zijn met het GVVP

De provincie Utrecht heeft op ons verzoek het effect op de verkeersstromen van de drie mogelijke locaties voor een tweede Vechtbrug doorgerekend. Een tweede brug trekt extra (sluip)verkeer aan, voornamelijk op het Zandpad. Dit geldt zowel voor de richting Maarssen als de richting Nieuwersluis.

Een van de doelstellingen die in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan is vastgelegd, gaat uit van maximaal 3.000 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag op het Zandpad. Op drukke dagen wordt dit aantal in de huidige situatie overschreden. Het door de raad vastgestelde GVVP gaat uit van een verdergaande beperking van het verkeer op het Zandpad.

Hieruit blijkt dat bij de aanleg van een tweede Vechtbrug verkeersremmende maatregelen nodig zijn om het aantal motorvoertuigen terug te dringen. Voorbeeld hiervan is het uitbreiden van het aantal 'druppels' die nu al op het Zandpad liggen richting Maarssen en Nieuwersluis. Het inrichten van het Zandpad als fietsstraat behoort ook tot de mogelijkheden.

1.2 *Een tweede Vechtbrug leidt tot extra (onderhouds-)kosten.*

- De aanleg van een tweede Vechtbrug en daarmee extra (vracht)verkeer leidt tot hogere onderhoudskosten voor het Zandpad en kosten voor verkeersremmende maatregelen. Het asfalt is sneller aan vervanging toe en de bermen dienen vaker gerepareerd te worden. De aanleg van een strook verharding naast het bestaande asfalt is noodzakelijk wanneer er extra (sluip)verkeer op het Zandpad komt als gevolg van een tweede Vechtbrug. Er wordt in de huidige situatie al regelmatig schade gereden waardoor extra onderhoud nodig is.
- Het Zandpad is niet geschikt om extra voertuigen te verwerken. De verkeersveiligheid van de (schoolgaande) fietsers is daarbij in het geding.

1.3 *De leefbaarheid en de doorstroming in de Brugstraat zijn verbeterd*

De doorstroming in de Brugstraat is verbeterd. De leefbaarheid is aanzienlijk verbeterd maar staat nog steeds onder druk van het zware landbouwverkeer. Deze klachten komen naar voren uit de klankbordgroep.

1.4 *Afwegingscriteria; optie geen brug*

In de variantenafweging die is gedaan om tot de drie bovenstaande locaties te komen, is de optie 'geen brug' niet meegenomen. Dit behoorde toen niet tot de onderzoeksvraag. De optie om een tweede Vechtbrug aan te leggen is toegevoegd aan bijlage 7. Deze spreadsheet biedt alle fracties de mogelijkheid om de uitkomsten zelf te wegen.

1.5 *Verkeersmaatregelen bedrijven Zandpad en GVVP deel D*

Schulp Vruchtensappen is gevestigd aan het Zandpad in Breukelen. Dagelijks vindt er transport plaats over het Zandpad van en naar dit bedrijf. Ook rijden er met grote regelmaat tractoren met pulp van dit bedrijf door de Brugstraat naar de andere kant van de Vecht. Dit verkeer is onderdeel van het (zware) landbouwverkeer dat de leefbaarheid van de Brugstraat aantast.

Een tweede Vechtbrug ter hoogte van Nyenrode (inclusief een rotonde die ook onderdeel is van de ontwikkelingsplannen van Nyenrode) zou het verkeer dat bestemd is voor Schulp wegnemen uit het centrum van Breukelen. De vraag die echter rijst is of de investering in een nieuwe brug afweegt tegen enkele verkeersbewegingen over het Zandpad en door de Brugstraat ten behoeve van Schulp. Zijn er geen andere (minder kostbare) maatregelen te nemen? In GVVP deel D (waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden) wordt uitgebreid op deze maatregelen ingegaan.

Daarnaast is er nog een aantal bedrijven langs het Zandpad (waaronder caravanstalling Kuyvenhoven) dat in de toekomst gaat verdwijnen. Op het moment dat er een nieuwe brug ligt, zijn deze bedrijven inmiddels verdwenen en is een nieuwe brug voor deze bedrijven in ieder geval niet nodig.

1.6 *Geen onderhoudsvoertuigen door de Brugstraat*

De gemeente wil het goede voorbeeld geven om het 'eigen zware verkeer' niet door de Brugstraat te laten rijden en gaat in onderhoudscontracten en opdrachtformuleringen opnemen dat (grote) onderhoudsvoertuigen (bijvoorbeeld vuilniswagens) niet meer door de Brugstraat in Breukelen mogen rijden om hiermee de leefbaarheid te vergroten.

1.7 *Aanleg brug Loswal leidt tot extra verkeer Straatweg*

Het verkeersmodel van de provincie Utrecht toont aan dat de aanleg van een brug ter hoogte van de Loswal in Breukelen extra verkeer aantrekt (zie argument 1.1). Dit verkeer moet dan via de Herenstraat naar de Straatweg (en vaak verder in de richting A2). Uit de berekeningen blijkt dat er zowel in de ochtend- en avondspits 300-350 voertuigen extra bij komen. Het gedeelte van de Straatweg tussen de Hazeslinger en de Markt is het drukste stuk van Breukelen (mede door de niet centrisch gelegen Dannebrug waardoor verkeer vaak op elkaar moet wachten en de twee voetgangersoversteekplaatsen bij de Markt) waarbij de verkeersintensiteiten al ruim boven het in het GVVP deel A vastgesteld aantal van 11.000 motorvoertuigen per etmaal ligt. Dit gedeelte krijgt extra verkeer te verduren na aanleg van een brug bij de Loswal en conflicteert met het vastgestelde beleid.

1.8 *Nieuwe brug trekt (zwaar) vrachtverkeer aan*

In de Brugstraat geldt een lengtebeperking van 9m (uitgezonderd landbouwverkeer). Hierdoor rijdt er geen (zwaar) vrachtverkeer door de Brugstraat. Een tweede Vechtbrug wordt zo vormgegeven dat vrachtverkeer er wel over heen kan. Dit leidt tot extra vrachtverkeer op een deel van het Zandpad en extra vrachtverkeer in de kern van Breukelen. In het (concept) GVVP deel D zijn maatregelen hiervoor opgenomen. Verbreden van het Zandpad is nodig tussen de Proosdijweg en Nieuweweg over een lengte van drie kilometer. Het wegvak tussen de nieuwe Vechtbrug en de Brugoprit in Breukelen wordt drukker. Op dit gedeelte van de Straatweg concentreert het verkeer zich dat van en naar de tweede Vechtbrug rijdt.

Een extra brug leidt tot extra verkeer in Tienhoven (en het verdere achterland). Zoals uit de verkeersmodellen blijkt heeft een tweede Vechtbrug (ten zuiden van de kern Breukelen) een aantrekkende werking op het verkeer vanuit Maarssen-Dorp en Tienhoven. Tienhoven staat nu

al onder druk. Extra verkeer door Tienhoven richting een tweede Vechtbrug (en A2) is voor de bewoners uit Tienhoven onacceptabel.

1.9 *Voor wie leggen we de tweede Vechtbrug aan?*

Een tweede Vechtbrug is vooral voor de bewoners en ondernemers aan de oostzijde van de Vecht. Hoewel de bewoners van het Zandpad tegen de aanleg van een tweede Vechtbrug zijn. De bewoners van de Brugstraat zijn voor de aanleg van een tweede Vechtbrug in combinatie met het autoluw maken van de Brugstraat. Dit is een zeer beperkte groep belanghebbenden om een tweede Vechtbrug voor aan te leggen.

1.10 *Afzien van aanleg tweede Vechtbrug leidt tot vrijval in de begroting*

In de meerjarenbegroting is een bestemmingsreserve opgenomen van €1.844.000,- voor de aanleg van een tweede Vechtbrug. Dit bedrag valt vrij ten gunste van de algemene reserve als afgezien wordt van de aanleg van een tweede Vechtbrug. Een deel van de bestemmingsreserve kan ingezet worden om conform GVVP deel D aanvullende maatregelen in het centrum van Breukelen te nemen.

1.11 *Maatregelen om (zwaar) landbouw verkeer te weren op het Zandpad en in de Brugstraat zonder een tweede Vechtbrug*

In (concept) GVVP deel D is aangegeven dat er andere maatregelen zijn om het zware (landbouw) verkeer dat op het Zandpad en in de Brugstraat rijdt te weren. Kort samengevat zijn de voorgestelde maatregelen zonder aanleg van een tweede (vervangende) Vechtbrug bij Breukelen:

1. Spitsafsluiting van ma. t/m vrij van 7.00-9:00 uur voor gemotoriseerd verkeer op meer dan twee wielen voor het wegvak Nieuweweg- Laan van Gunterstein in noordelijke richting
2. Spitsafsluiting van ma. t/m vrij van 7.00-9:00 uur voor gemotoriseerd verkeer op meer dan twee voor het wegvak Proosdijweg – Laan van Gunterstein in zuidelijke richting;
3. Verplichte routing voor verkeer van en naar de watersportbedrijven op de Scheendijk via Proosdijweg, Zandpad, N402, Randweg Loenen a/d Vecht, N402 en N401;
4. Verplichte routing voor verkeer van en naar Schulp Vruchtensappen via Zandpad, Driehoekslaan, Dr. Plesmanlaan, Sweserengseweg en N230;
5. Lengtebeperking Zandpad van 9.00 meter op wegvak tussen Schulp Vruchtensappen en Proosdijweg van 9.00 meter, m.u.v. vergunninghouders.
6. Aanvullende maatregelen op onoverzichtelijke plaatsen.

1.12 *Eerdere besluitvorming*

In april 2013 is door het college de aanbeveling uit de discussienota 2^e Vechtbrug overgenomen om af te zien van de bouw van een tweede Vechtbrug op welke locatie dan ook. Zie bijlage 4 (p. 31). De verkeerssituatie is sinds 2013 verbeterd.

1.13 *Doorstroming en omleidingen*

De Vechtwegen zijn niet bedoeld als omleidingsroute voor de A2. Bij calamiteiten op de A2 is de Straatweg expliciet niet opgenomen in het netwerk van omleidingsroutes. De Straatweg is bedoeld voor de (lokale) doorstroming. Het Zandpad heeft doorstroming niet als doel maar dient voor de ontsluiting van het lokale verkeer. Breukelen heeft geen grote oost-west verkeersstromen waardoor een tweede verbinding tussen het Zandpad en de Straatweg niet nodig is.

Argumenten voor de aanleg van een tweede Vechtbrug

1.14 Maatregelen om (zwaar) landbouw verkeer te weren op het Zandpad en in Brugstraat in combinatie met een tweede Vechtbrug.

In (concept) GVVP deel D is aangegeven dat als besloten wordt een tweede Vechtbrug aan te leggen de volgende maatregelen genomen kunnen worden om toch het zware (landbouw)verkeer op het Zandpad toch te kunnen beperken:

1. Afsluiting voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van aantoonbare bestemming op het wegvak tussen de Proosdijweg en Nieuwersluis.
2. Spitsafsluiting op ma. t/m vrij. van 07:00-09:00uur voor gemotoriseerd verkeer en een lengtebeperking van 10m (24/7) op het wegvak tussen de Machinekade en de Nieuweweg in noordelijke richting.
3. Spitsafsluiting ma. t/m vrij. van 16:00-18:00uur voor gemotoriseerd verkeer en een lengtebeperking van 10m (24/7) op het wegvak tussen de Nieuweweg en de Machinekade in zuidelijke richting.
4. Afsluiting van de Brugstraat voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van aantoonbare bestemming.
5. Bermverharding aanbrengen op wegvak tussen Proosdijweg en Schulp en verder tot aan de nieuwe brug, als deze ten zuiden van Schulp wordt aangelegd.
6. Aanpassen toegangswegen naar de nieuwe brug om vrachtverkeer met een lengte tot 18m in twee richtingen mogelijk te maken (breedte, bochtstralen en constructie).

1.15 Tweede Vechtbrug en autoluwe Brugstraat ultieme wens

De aanleg van een tweede Vechtbrug heeft als voordeel dat alle doorstromings- en leefbaarheidsknelpunten die er nog leven in de Brugstraat opgelost worden, ervan uitgaande dat de Brugstraat autoluw wordt. Bewoners van de Brugstraat zijn groot voorstander van een tweede Vechtbrug en autoluwe Brugstraat.

Als de Brugstraat autoluw wordt, heeft dit een positief effect op de onderhoudskosten van de Brugstraat en direct toeleidende wegen: minder onderhoud nodig als gevolg van minder (zwaar) verkeer.

1.16 Minder belasting van huidige bruggen

De aanleg van een tweede Vechtbrug leidt tot minder belasting van de Termeerbrug in Maarssen en de twee bruggen in Nieuwersluis. Doordat een deel van het verkeer een andere route kiest en over de nieuwe Vechtbrug rijdt, zal er minder verkeer over de andere bruggen rijden. Daarnaast rijdt er minder verkeer door (een deel van) Nieuwersluis en door (een deel van) Maarssen richting de Zuilense Ring en A2.

1.17 Aanleg brug Loswal leidt tot minder verkeer op delen van de Straatweg

Door de aanleg van een tweede Vechtbrug wordt het op andere delen van de Straatweg minder druk. Het verkeer heeft bij Nieuwersluis de keuzemogelijkheid om via de Straatweg of het Zandpad te rijden. Hierdoor zal een deel voor het Zandpad kiezen wat leidt tot een afname van het verkeer op het gedeelte van de Straatweg tot het punt waar het verkeer vanaf de nieuwe brug samenvoegt.

1.18 Nieuwe brug trekt (zwaar) vrachtverkeer aan; delen Zandpad en Straatweg minder vrachtverkeer.

Het wegvak tussen de nieuwe Vechtbrug en Brugoprit in Breukelen wordt drukker. Op dit gedeelte van de Straatweg concentreert het verkeer zich dat van en naar de tweede Vechtbrug rijdt. Op andere delen van het Zandpad en de Straatweg komt echter minder vrachtverkeer te rijden doordat het verkeer zich concentreert op de weggedeelten rond de tweede Vechtbrug.

1.19 Positief effect op recreatie en centrum Breukelen

Een tweede Vechtbrug op de locatie Nyenrode en Broeckland leidt tot minder autoverkeer in het centrum van Breukelen. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid. Ook op de Straatweg in Breukelen zal hierdoor het verkeer afnemen. Daarbij biedt een tweede Vechtbrug een betere autobereikbaarheid van recreatiegebieden De Strook en Scheendijk.

Communicatie

Het besluit over de aanleg van een tweede Vechtbrug wordt via de gebruikelijke communicatiekanalen geventileerd. De provincie Utrecht wordt (schriftelijk) op de hogte gesteld van het genomen besluit.

Financiën, risico's en indicatoren

De kosten voor de aanleg van de drie bruggen zijn respectievelijk (afgerond):

- Nyenrode : €6,1 miljoen ex. BTW (incl. €484.000 objectoverstijgende risico's*)
- Broeckland : €6,3 miljoen ex. BTW (incl. €498.000 objectoverstijgende risico's)
- Loswal : €5,4 miljoen ex. BTW (incl. €427.000 objectoverstijgende risico's)

Dit zijn de totale investeringskosten die nodig zijn om een tweede Vechtbrug (inclusief infrastructuur) op een van de bovenstaande locaties aan te leggen. In deze bedragen zijn de kosten van de verbreding van het Zandpad en de aanleg van een rotonde per locatie opgenomen. In Bijlage 2 staat een uitgebreide kostenopbouw. In Bijlage 6 staan de schetsen waarop deze kosten zijn gebaseerd.

* Objectoverstijgende risico's zijn risico's die geen direct verband houden met het werk. Een voorbeeld hiervan is veranderende wet- en regelgeving, een bestemmingsplanprocedure of welstandsprocedure die opnieuw gedaan moet worden. Daarnaast moet de provincie Utrecht akkoord gaan.

De kapitaallasten en exploitatielasten van een tweede Vechtbrug zijn nog niet in de meerjarenbegroting opgenomen. Dekking zal bij de VJN als aanvullende taakstelling meegenomen worden in het geval de raad besluit tot de aanleg van een 2^e Vechtbrug in/bij Breukelen. Het college komt dan met voorstellen voor een dekking van een aanvullende taakstelling in VJN 2017.

Subsidie provincie Utrecht

Bij het besluit om niet over te gaan tot de aanleg van een tweede Vechtbrug zal provincie Utrecht de subsidie (€875.000,- ex BTW, incl. max 16% VAT) bestemd voor een tweede Vechtbrug Breukelen intrekken. Het college dient voor 1 januari 2017 de provincie schriftelijk te informeren over de uitkomsten van de evaluatie van de herinrichting van de Brugstraat. Voor 1 juli 2017 dient het college aan te geven of de realisatie van de tweede Vechtbrug daadwerkelijk doorgaat. De oorspronkelijke datum om de provincie (voorheen BRU) schriftelijk te informeren in zake de aanleg van een tweede Vechtbrug was 1-1-2017. Deze datum is met een halfjaar uitgesteld.

Juridische gevolgen

De voorgestelde verkeerskundige maatregelen hebben juridische consequenties. Het is nodig om voor een aantal verkeerskundige maatregelen verkeersbesluiten te nemen. Tegen een genomen verkeersbesluit staat de juridische weg van bezwaar en beroep open. De nadere uitwerking hiervan geschiedt in GVVP deel D dat begin 2017 aan uw raad voor besluitvorming wordt voorgelegd. Voor de aanleg van een tweede Vechtbrug dient het bestemmingsplan aangepast te worden. Verwacht wordt dat de procedure tot aan de Raad van State wordt gevoerd. Daarnaast dienen gronden aangekocht te worden die niet in bezit zijn van de gemeente. In de bouwkostenraming voor grondaankoop voor de aanleg van een tweede Vechtbrug is hiervoor een aanname gedaan.

Vervolg

Afhankelijk van het genomen besluit wordt de voorbereiding voor de aanleg van een tweede Vechtbrug met de daarbij behorende procedures in gang gezet.

25 oktober 2016

Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht

Gemeentesecretaris

Burgemeester