

VOORBLAD

Agendapunt:



Staf Mobiliteit

Onderwerp:	Stand van zaken burg Harmelerwaard
Stafdatum:	september 2019
Manager:	
Opsteller:	
Best. Contactpersoon:	
Behandelingsvoorstel:	Bespreken
Geheim:	
Product:	
Bijzondere procedures	
Bijlagen	– Projectplan Harmelerwaard (gemeente Woerden)

Aanleiding voor dit voorstel:

Bij de ontwikkeling van het kassengebied Harmelerwaard, rond het jaar 2000, is uitgegaan van de ontsluiting van het kassengebied voor het vrachtverkeer over de Dorpeldijk en door de wijk Vleuterweide. Omdat al snel bleek dat die route niet voldoet als gevolg van het smalle wegprofiel van de Dorpeldijk en van woningbouw dicht op de weg, is gezocht naar een alternatief. De gemeente Woerden is daarvoor enkele jaren geleden, met medefinanciering van de gemeente Utrecht én de provincie Utrecht, gestart met de voorbereidingen voor een nieuwe ontsluitingsweg voor het kassengebied Harmelerwaard. Gedurende die voorbereidingen ontstond met de aanleg van de oostelijke randweg Harmelen (BRAVO 8) de mogelijkheid om een directe ontsluiting naar de A12 te realiseren middels een nieuwe brug over de Leidsche Rijn, aansluitend op de bestaande Hugo de Vriesweg.



Harmelerwaard

Op dit moment is de initiatiefase afgerond op basis waarvan het bijgevoegde projectplan is geactualiseerd. Het Projectplan is door de gemeente Woerden opgesteld ten behoeve van de vervolgwerkzaamheden. Voordat gestart wordt met de realisatie, wordt een voorkeurs tracé door het college van Woerden vastgesteld. Het streven is om een dergelijk besluit in het najaar van 2019 te nemen. Dit besluit is dan tevens de start van de planologische inpassing van de ontsluiting Harmelerwaard.

Naar aanleiding van het projectplan zijn er 2 punten die aandacht behoeven:

1. Financiën
2. Bestuurlijk overleg

1. Financiën

In het MPR is op basis van eerdere afspraken met de gemeente Woerden door ons een budget opgenomen van € 1,516 mln. opgenomen als bijdrage aan de realisatie van de brug.

Op basis van het geactualiseerde projectplan en raming is er nu sprake van een structureel tekort van euro 1,3 Mln op het project op een totaalbedrag van € 5,5 mln. Dit bedrag is ontstaan, omdat er in de actuele budgetraming rekening is gehouden met stijgende bouwkosten, onvoorzien en planschade.

Het voorstel van de gemeente Woerden is om deze extra kosten 50-50 te verdelen tussen de gemeentes Woerden en Utrecht, waardoor het gaat om een bedrag van circa €0,65 Mln. Vanuit de bouwopgave Leidsche Rijn is er een mogelijkheid om deze kosten binnen de grondexploitatie te dekken. Daarnaast vindt er onderzoek plaats naar extra mogelijkheden voor subsidiëring (o.a. bij de provincie).

2. Bestuurlijk overleg.

De gemeente Woerden stelt een bestuurlijk overleg voor met de wethouder verkeer, Arjan Noordhoek, van de gemeente Woerden. Gespreksonderwerp zal zich vooral richten op de dekking van de ontstane tekort op de raming. De vraag is wie van de gemeente hierbij aansluit, de wethouder verkeer Lot van Hooijdonk, of de wethouder Opgave Leidsche Rijn, Klaas Verschuure (brug Harmelerwaard is gevolg van de bouw van Leidsche Rijn (Vleuterweide))

Gevraagd besluit:

1. Bespreken van het voorstel om 50% van het tekort voor de realisatie van de brug €0,65 Mln. voor onze rekening te nemen
2. Bespreken of een bestuurlijk overleg met gemeente Woerden nodig is.

Onderbouwing: met knelpunten/Risico's, ervaringen andere gemeenten

Historie

Als gevolg van de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn, moesten de bestaande glastuinbouwbedrijven op het grondgebied van Leidsche Rijn verplaatst worden. Het gebied (125 hectare groot) tussen Leidsche Rijn en Harmelen werd aangewezen ten behoeve van de (her)ontwikkeling van de glastuinbouwbedrijven. Van oorsprong was de gedachte dat dit kassengebied een eigen infrastructuur zou krijgen welke aansloot op de hoofdinfrastructuur, namelijk de geprojecteerde Randweg om de zuidkant van Harmelen en daarmee een 'directe' aansluiting kreeg op de A12.

In de planvorming van Leidsche Rijn (Masterplan) liep de Noordelijke Stadsas (Vleutensebaan Stroomrugbaan) tot aan het buitengebied en gaf daarmee tevens de mogelijkheid het buitengebied op een directe wijze te ontsluiten.

De realisatie van een "groot" kassengebied is echter door de jaren heen gereduceerd tot enkele bedrijven (7). Het oorspronkelijk gebied van 125 hectare bestemd ten behoeve van de glastuinbouw werd teruggebracht bijna 40 hectare.

Naast de veranderingen in het kassengebied, is bij de ontwikkeling van Vleuterweide op enig moment de

stedenbouwkundige wens ontstaan, de verbindingsweg Vleuterweide in oostelijke richting te verschuiven en dieper in het plangebied Vleuterweide te leggen, om zodoende de bebouwingsgraad kwalitatief beter aan te laten sluiten op het buitengebied.

Bij de planontwikkeling voor Vleuterweide is de Dorpeldijk als een langzaam verkeersroute aangewezen en is dus afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat er geen directe aansluiting met de Noordelijke Stadsas is.

Bij deze structuurwijziging is echter geen rekening gehouden met de verkeerskundige consequenties (ontsluitingsstructuur) van het kassengebied, welke zoals al eerder aangegeven van oorsprong aan zou sluiten op de hoofdstructuur van Leidsche Rijn (Noordelijke Stadsas).

Feiten

Met de gemeente Woerden is overeen gekomen dat er voor de ontsluiting van de Harmelerwaard een nieuwe brug over de Leidsche Rijn wordt gerealiseerd, aansluitend op de nieuwe rondweg rond Harmelen (BRAVO-project). Met deze nieuwe brug ontstaat er een directe ontsluiting van de Harmelerwaard op de snelweg A12. Dit voorkomt in de toekomst het gebruik van het hoofd- en onderliggende wegennet van vooral Vleuterweide (Liesgrassingel) door bestemmingsverkeer voor de Harmelerwaard. Het gaat hierbij om een substantieel aandeel vrachtverkeer. Dit vrachtverkeer zorgt in hoofdzaak voor de afvoer van de oogst uit de kassen (grondgebied Woerden) en de aan-/afvoer bij de fruitgroothandels aan 't Hoogt (grondgebied Utrecht). Tellingen wijzen uit dat het hier om bijna 100 zware vrachtwagens per dag gaat.

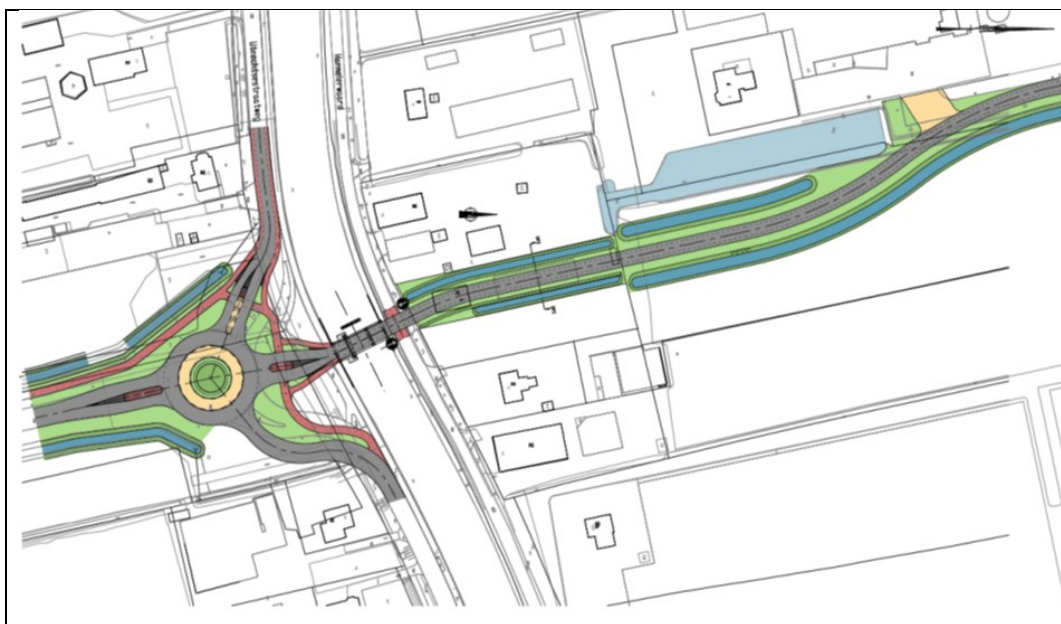
Uitgangspunt van de gemeente Utrecht is dat met het beschikbaar komen van de brug het gebied Harmelerwaard via de brug wordt ontsloten, zowel het Woerdense als het Utrechtse grondgebied. Het afsluiten van bijvoorbeeld de Liesgrassingel/Dorpeldijk op de gemeentegrens zou dan ook de verkeerssituatie op de Liesgrassingel zeer sterk verbeteren.

Proces

Als tussenstap in de planuitwerking heeft het college van Woerden in maart 2010 als voorkeursalternatief gekozen voor een verbinding tussen de Hugo de Vriesweg en de Oostelijke randweg Harmelen (Bravo project 8) met een brug over de Leidse Rijn. Onderdeel van het plan zijn voorzieningen om personenautoverkeer (ongewenst sluipverkeer) te weren. Op deze wijze wordt ook de problematiek van ongewenst vrachtverkeer op een aantal wegen in de kern Harmelen, op de wegen Harmelerwaard, Dorpeldijk en Liesgrassingel opgelost.

Het huidige voornemen past niet binnen de geldende ruimtelijke (bestemmings)plannen. Om de aanleg mogelijk te maken dient het initiatief planologisch ingepast te worden. Voorafgaand aan het vaststellen van het voorkeursstracé worden onderzoeken uitgevoerd, die de benodigde gegevens opleveren voor de planologische inpassing.

Voorafgaand aan de vaststelling van een voorkeursstracé zal de gemeente in gesprek gaan met direct betrokkenen (omwonenden) over de plannen.



Consequenties van het voorstel

Politiek:	Nvt
Financieel:	Ca € 0.65 mln.
Formatief:	Nvt
Juridisch:	Nvt
Participatie:	Nvt
Communicatie:	eigen organisatie:
	raad/pers/publiek:

Betrokkenen:

Portefeuillehouder:	Lot van Hooijdonk
Portefeuillehouders betrokken:	Klaas Verschuure (Opgave LR)
Stakeholders:	intern: Opgave LR
	extern: Gemeente Woerden

Planning en vervolg:

vervolgstafbespreking	
Afstemming en akkoord	
College	
Raadsinformatieavond (evt)	
Commissie	
Raad	