

17 MAART 2025



ADVIES RAPPORT

Sloop- en Bouwstrategie Winkelcentrum Tournoyveld, Woerden

MAKERS VAN PLANNEN

Versie 1.2

Inhoud

1. Inleiding.....	2
1.1 Aanleiding.....	2
1.2 Probleemstelling.....	2
1.3 Doel van dit rapport	2
2. Vergelijking van Bouwstrategieën.....	3
2.1 Gefaseerde sloop en bouw	3
2.2 Volledige sloop en nieuwbouw	3
3. Analyse per criterium.....	4
3.1 Bereikbaarheid.....	4
3.2 Leefbaarheid.....	6
3.3 Veiligheid	8
4. Kostenramingen	13
5. Planning	14
6. Conclusie en Aanbeveling	15
6.1 Conclusie.....	15
6.2 Aanbeveling.....	16

Documentversie	Opgesteld door	Datum	Revisie	Geaccordeerd door
Versie 1.0	 J	07-03-2025	1.0	 J
Versie 1.1	 J	12-03-2025	1.1	 J
Versie 1.2	 J	17-03-2025	1.2	 J
Versie 1.3	 J	18-03-2025	1.3	 J

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het winkelcentrum Tournovseld in Woerden is verouderd en aan vernieuwing toe. De huidige infrastructuur, voorzieningen en ruimtelijke inrichting voldoen niet meer aan de hedendaagse eisen van gebruikers en ondernemers. De herontwikkeling richt zich op het creëren van een eigentijds, veilig en aantrekkelijk winkelgebied, gecombineerd met extra woningbouw. Daarnaast speelt het plan in op de groeiende behoefte aan woningen en verbeterde openbare ruimte, waarbij duurzaamheid en klimaatadaptatie een belangrijke rol spelen.

De eigenaar van het winkelcentrum, Kerckebosch, heeft samen met betrokken partijen, waaronder de gemeente Woerden, een herontwikkelingsplan opgesteld. Dit plan moet niet alleen de uitstraling en functionaliteit van het winkelcentrum verbeteren, maar ook bijdragen aan een levendige, inclusieve en toekomstbestendige wijk.

1.2 Probleemstelling

Bij de herontwikkeling van het winkelcentrum is de vraag of het complete centrum in één keer gesloopt en herbouwd moet worden, of dat een gefaseerde aanpak waarbij enkele winkels deels open kunnen blijven in een tijdelijke situatie. Beide scenario's hebben gevolgen voor de ondernemers, bewoners en bezoekers van het winkelcentrum. De keuze tussen gefaseerde sloop of volledige herontwikkeling heeft impact op de doorlooptijd, veiligheid, economische levensvatbaarheid van de winkels en de leefbaarheid in de omgeving. De woontoren van 'Cazas wonen' blijft tijdens de nieuwbouw bewoond. De woontoren aan de Rembrandlaan blijft bewoond ook bewoond tijdens de nieuwbouw. Dit dient meegewogen te worden in het rapport.

1.3 Doel van dit rapport

Dit rapport heeft als doel om de twee bouwstrategieën te analyseren en te beoordelen op basis van de criteria **bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid**. Hierbij wordt gekeken naar de effecten op mobiliteit, parkeergelegenheid, hinder voor omwonenden en ondernemers, en de veiligheidsrisico's tijdens de bouw.

Daarnaast worden kostenramingen en planningsindicaties meegenomen om een goed onderbouwde keuze te maken. Het rapport biedt een onderbouwd advies om de meest efficiënte en haalbare strategie voor de sloop- en bouwplanning van het winkelcentrum Tournovseld te bepalen.

2. Vergelijking van Bouwstrategieën

2.1 Gefaseerde sloop en bouw

Bij deze aanpak wordt het winkelcentrum in delen gesloopt en herbouwd, zodat bepaalde winkels kunnen blijven functioneren.

Voordelen:

- **Winkels kunnen operationeel blijven**, wat gunstig is voor ondernemers en consumenten. Dit zal wel gefaseerd gaan en flinke verbouwingen en verhuizingen zijn nodig.
- **Minder impact op de directe omgeving**, omdat niet alles tegelijk wordt afgebroken en opgebouwd. Wel moet in acht worden genomen dat er voor een langere periode overlast ervaren kan worden. De Bouw Veiligheids Zone (BVZ) is bepalend hoeveel vrije ruimte er is voor de stakeholders. Dit dient een nadere uitwerking. Geen tijdelijke locatie nodig voor winkels, wat kosten en logistieke uitdagingen vermindert. Winkels kunnen (gedeeltelijk) openblijven en hun klanten bedienen tijdens de bouw.

Nadelen:

- **Langere bouwperiode**, wat overlast verlengt voor omwonenden en ondernemers. Er moeten delen van het winkelcentrum afgezet worden i.v.m. de BVZ. Dit wisselt per fase wat onduidelijkheid kan veroorzaken als de communicatie niet goed verloopt. Er zal substantieel meer omgevingshinder zijn.
- **Hogere kosten**, door de noodzaak van tijdelijke winkelruimtes en dubbele bouwfasen.
- **Logistieke complicaties**, omdat bouwverkeer, bewonersverkeer en winkelend publiek elkaar moeten kruisen, met ernstige verkeers- en veiligheidsrisico's. Parkeren is veel lastiger.

2.2 Volledige sloop en nieuwbouw

Bij deze aanpak wordt het volledige winkelcentrum in één keer gesloopt en vervangen door een nieuw centrum. Er moeten wel voorzieningen worden getroffen om de huidige woontoren bereikbaar te houden voor de stakeholders. Het bouwterrein wordt door middel van bouwhekken afgescheiden van de openbare ruimte.

Voordelen:

- **Kortere bouwtijd**, doordat er geen rekening hoeft te worden gehouden met lopende winkelactiviteiten. BVZ zijn hierdoor veilig in te richten. Alleen bouwplaats personeel komt in de BVZ.
- **Lagere bouwkosten**, door efficiënter gebruik van bouwmaterialen, personeel en machines.
- **Duidelijkere planning en minder risico's**, omdat het project in één keer uitgevoerd wordt zonder onderbrekingen.

Nadelen:

- **Winkels moeten tijdelijk elders gehuisvest worden**, wat extra kosten en ongemak met zich meebrengt.
- **Impact op de wijk**, omdat de gehele locatie een periode van tijd niet toegankelijk zal zijn. Wijkbewoners zullen een langere reisafstand hebben naar een tijdelijke locatie.

3. Analyse per criterium

3.1 Bereikbaarheid

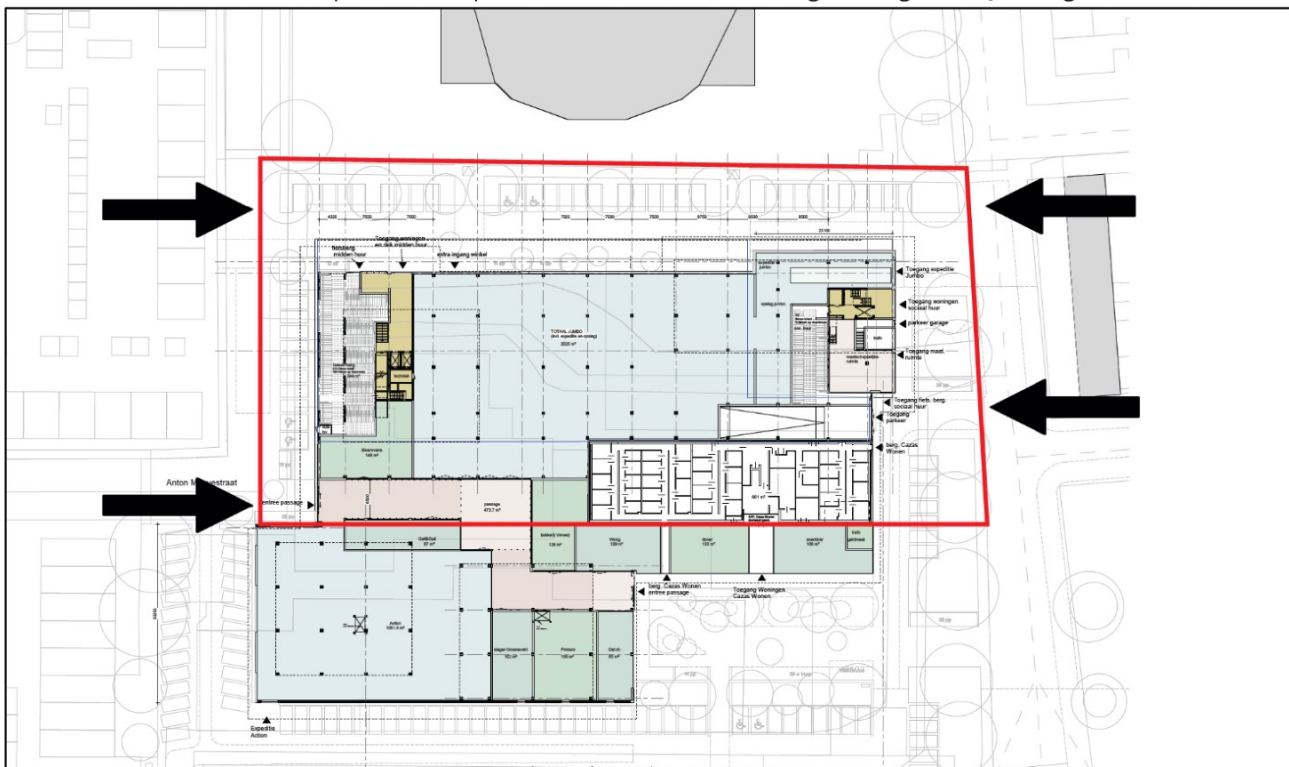
- **Bezoekers aan het winkelcentrum:** Tijdens een gefaseerde bouw blijft een deel van het winkelcentrum bereikbaar, maar zal de toegankelijkheid beperkt zijn door bouwactiviteiten, omleidingen en tijdelijke looproutes. Dit kan leiden tot een minder aantrekkelijke winkelervaring en een afname van bezoekersaantallen. Bij een volledige sloop is er tijdelijk geen winkelcentrum aanwezig, waardoor bezoekers moeten uitwijken naar andere winkelgebieden. Dit kan gevolgen hebben voor de ondernemers en het klantbehoud na de heropening. Daarnaast zullen bij beide scenario's maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers veilig en overzichtelijk te houden.
- **Bereikbaarheid van bewoners in de woontoren:** De woontoren die binnen het projectgebied blijft staan, moet gedurende de hele bouwperiode goed en veilig bereikbaar blijven voor bewoners. De bereikbaarheid van de woontoren is zowel bij een gefaseerde bouw als een bij een volledige bouw een belangrijk aandachtspunt. Er moeten veiligheidsmaatregelen genomen worden om de toegang tot de bestaande woongebouwen te kunnen waarborgen. Bij gefaseerde bouw is de hinder beleving voor de stakeholders aanzienlijk langer.
- **Bereikbaarheid voor hulpdiensten:** Ongehinderde toegang voor politie, brandweer en ambulance is essentieel. Bouwfaserings, tijdelijke afsluitingen en extra parkeerdruktes mogen de noodroutes niet belemmeren. Bij gefaseerde bouw moet per bouwphase worden geëvalueerd of er voldoende doorgang is voor hulpdiensten. Bij een volledige sloop kunnen er duidelijke afspraken zijn over alternatieve routes en calamiteitenplannen.
- **Bereikbaarheid voor mensen die slecht ter been zijn:** Bouwactiviteiten kunnen de toegankelijkheid van het winkelcentrum en omliggende woningen bemoeilijken voor mensen die slecht ter been zijn. Drempels, tijdelijke loopschotten en omleidingen kunnen hinderlijk zijn. Speciale voorzieningen, zoals rolstoelvriendelijke routes en duidelijke markeringen, moeten worden voorzien in zowel het gefaseerde als het volledige sloopsценario om de toegankelijkheid voor deze groep te waarborgen.
- **Bereikbaarheid van expeditie winkels:** Tijdens een gefaseerde bouw moet de expeditie ruimte in een vroeg stadium al weg wat logistiek problemen geeft. De combinatie van leveringen, winkelend publiek en bouwverkeer kan leiden tot knelpunten en vertragingen. Bij een volledige sloop en nieuwbouw is er bij de alternatieve winkelhuisvesting een expeditie ruimte beschikbaar. Het bouwlogistiekverkeer en winkel bevoorrading zullen nog wel raakvlakken hebben, maar in mindere maten dan bij een gefaseerde sloop waar ze gebruik moeten maken van dezelfde ruimten binnen de projectlocatie.
- **Bereikbaarheid van buurtbewoners:** bij een gefaseerde sloop vervalt een groot gedeelte van de parkeergelegenheid, om ruimte te maken voor de bouwplaats. Doordat winkelbezoekers moeten uitwijken naar elders in de week, neemt de parkeerdruk toe, waardoor bewoners mogelijk verder van huis moeten parkeren. Bij een volledige sloop worden er bij de tijdelijke winkelhuisvesting parkeerplekken gerealiseerd.

- **Bereikbaarheid van bouwverkeer:** bij een gefaseerde bouw moet het bouwverkeer dezelfde toegangswegen delen met winkelend publiek, bewonersverkeer en expeditie verkeer. Dit leidt tot opstoppingen, gevaarlijke situaties en frequentere leveringen doordat er maar beperkte opslagruimte is. Dit verlengt de doorlooptijd van de werkzaamheden en vergroot de hinder. Bij volledige sloop is er meer ruimte voor efficiënte logistiek met vaste verkeersroutes en voldoende opslag, waardoor transportbewegingen beter te plannen zijn. Dit verkort de bouwtijd en vermindert de overlast, wat zorgt voor een veiligere en gestroomlijnde uitvoering.

De bouwplaats heeft vier toegangswegen, aangegeven met zwarte pijlen: twee vanaf de Jozef Israëlslaan en twee vanaf de Anton Mauvestraat. Deze routes zullen worden gebruikt voor zowel bouwverkeer als bevoorrading, wat invloed heeft op de verkeersveiligheid en doorstroming in de omgeving.

Figuur 1: toegangswegen bouwplaats

Het winkelend publiek, expeditieverkeer en bouwlogistiek gaan bij een gefaseerde



sloop dezelfde toegangswegen delen. Dit zorgt voor verhoogde risico's op verkeersonveilige situaties. De beperkte ruimte bij de bouwomheining betekent tevens ook dat vrachtwagens moeilijker kunnen manoeuvreren, wat kan leiden tot opstoppingen en extra risico's bij in- en uitrijdend bouwverkeer. Bij een volledige sloop en nieuwbouw wordt de bouwplaats volledig afgesloten en kan het bouwverkeer gescheiden worden gehouden van het winkelend publiek. Dit zorgt voor een veiliger en beter beheersbaar verkeersplan, vaste rijroutes en logistieke zones kunnen binnen de bouwhekken worden ingericht. De impact op het verkeer blijft, maar er is minder kans op onveilige situaties door kruisend bouwverkeer met de winkelbezoekers en omwonenden.

3.2 Leefbaarheid

- **Parkeergelegenheid:** Bij gefaseerde bouw blijft er maar een zeer beperkte parkeercapaciteit over. Het volledige parkeerterrein wordt in beslag genomen voor de bouwplaats. In de nabije omgeving is geen goed alternatief beschikbaar, wat leidt tot een toename van de parkeerdruk in de omliggende wijk. Dit kan ertoe leiden dat bezoekers wild gaan parkeren, wat overlast veroorzaakt voor omwonenden. Daarnaast moet er niet alleen rekening worden gehouden met bezoekers die met de auto komen, maar ook met parkeerplekken voor het bouwpersoneel. Dit wordt een lastige opgave, aangezien er al een tekort aan parkeervoorzieningen is.
- **Trillings- en geluidshinder:** Gefaseerde bouw betekent langere blootstelling aan trillingen en geluidsoverlast voor omwonenden. Meerdere bouwfasen zorgen voor herhaalde en langdurige trillingsbronnen, zoals heipalen, sloopwerkzaamheden en zwaar transport. Dit kan schade veroorzaken aan nabijgelegen panden en gaat hinder opleveren voor bewoners en ondernemers. Daarnaast is er bij gefaseerde bouw sprake van een langere periode van herhaaldelijk bouwherrie, zoals hak- en breekwerk, boren, zagen en vrachtverkeer. Dit zorgt voor een langdurige belasting voor bewoners en winkeliers. Bij volledige sloop en herbouw wordt deze hinder geconcentreerd in een kortere, maar intensere periode, wat de totale duur van de overlast vermindert. Extra monitoring en beschermingsmaatregelen zijn noodzakelijk bij gefaseerde bouw om schadeclaims en structurele schade aan omliggende gebouwen te voorkomen. Daarnaast moeten bij gefaseerde bouw extra maatregelen worden getroffen, zoals geluid reducerende schermen en mogelijk aangepaste werktijden om hinder te minimaliseren.
- **CO₂-uitstoot:** Bij een gefaseerde sloop en bouw is de CO₂-uitstoot hoger dan bij een volledige sloop en nieuwbouw. Dit komt door de langere bouwperiode (30-45 maanden) waarin machines, transport en tijdelijke voorzieningen langer in gebruik blijven. Bovendien leidt de fasering tot extra transportbewegingen, inefficiënt materiaalgebruik en een hogere energieconsumptie door noodvoorzieningen en herhaaldelijke aanpassingen.

Bij een volledige sloop en nieuwbouw is de bouwtijd korter (18-24 maanden), waardoor de inzet van machines en transport efficiënter verloopt. Materialen kunnen in één keer geleverd en verwerkt worden, wat herhaaldelijke CO₂-intensieve logistiek voorkomt. Ook worden bouwafval en sloopmaterialen efficiënter gerecycled, wat de ecologische impact verder vermindert.

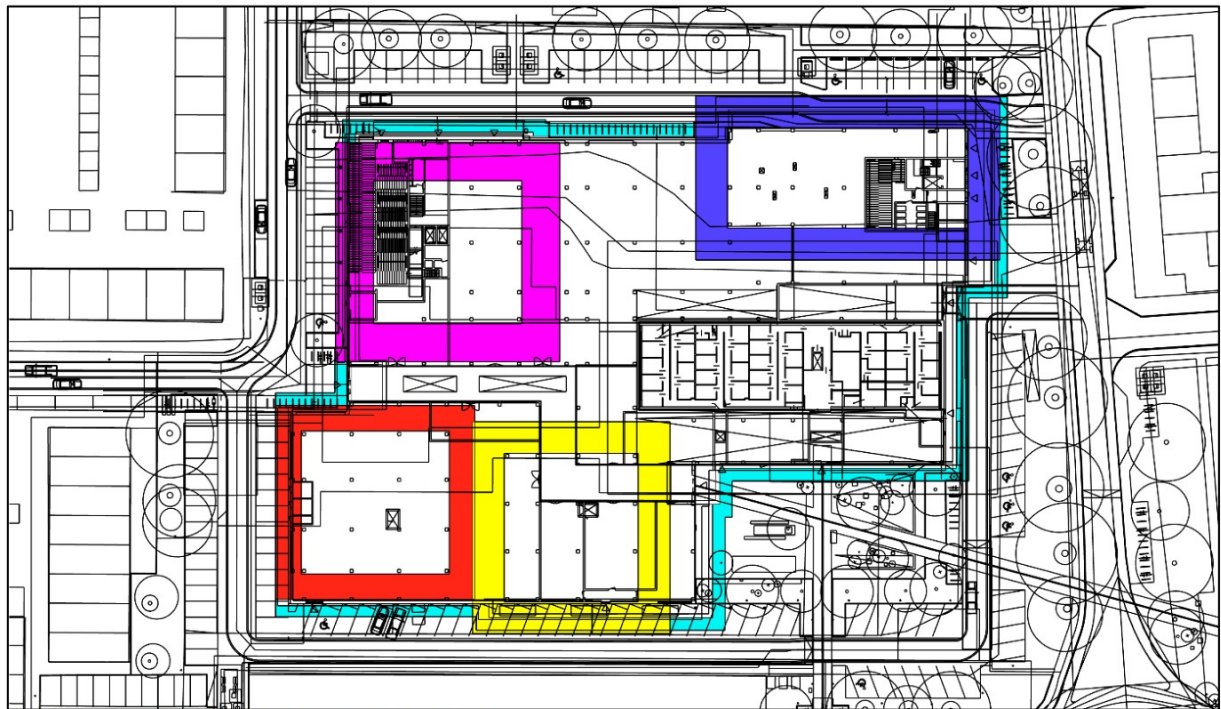
Een gefaseerde bouw veroorzaakt meer uitstoot door inefficiëntie en langere doorlooptijd, terwijl een volledige sloop en nieuwbouw duurzamer is door snellere uitvoering, minder transportbewegingen en efficiënter materiaalgebruik. Dit maakt de laatste optie de milieuvriendelijkste keuze.

- **Winkelbeleving:** Bij een gefaseerde bouw blijven winkels open, maar de winkelervaring wordt aangetast door bouwlawaai, stof, slechte parkeergelegenheid en een beperkt winkelaanbod. Bouwhekken en tijdelijke voorzieningen kunnen de uitstraling en toegankelijkheid verslechteren, waardoor klanten mogelijk uitwijken naar andere winkelcentra. Bij een volledige sloop en nieuwbouw sluit het winkelcentrum tijdelijk.

Bij de alternatieve winkel huisvesting aan de Jan Steenlaan is de winkelbeleving ook niet optimaal, echter zorgt een volledige bouw voor minder geluid- en stofoverlast tijdens het winkelen. Bij een volledige bouw is de een moderne, aantrekkelijke winkelomgeving sneller gerealiseerd, wat zal zorgen voor een sterke terugkeer van de winkelbeleving van klanten.

3.3 Veiligheid

- **Bouwveiligheidszones:** Bij gefaseerde bouw moet een veilige afbakening worden gegarandeerd binnen een operationele winkelomgeving. Bij volledige sloop is een volledig afgesloten bouwplaats mogelijk. De BVZ valt dan binnen de bouwplaats omheining.



Figuur 2; Bouwveiligheidszone, Gebouw hoogte

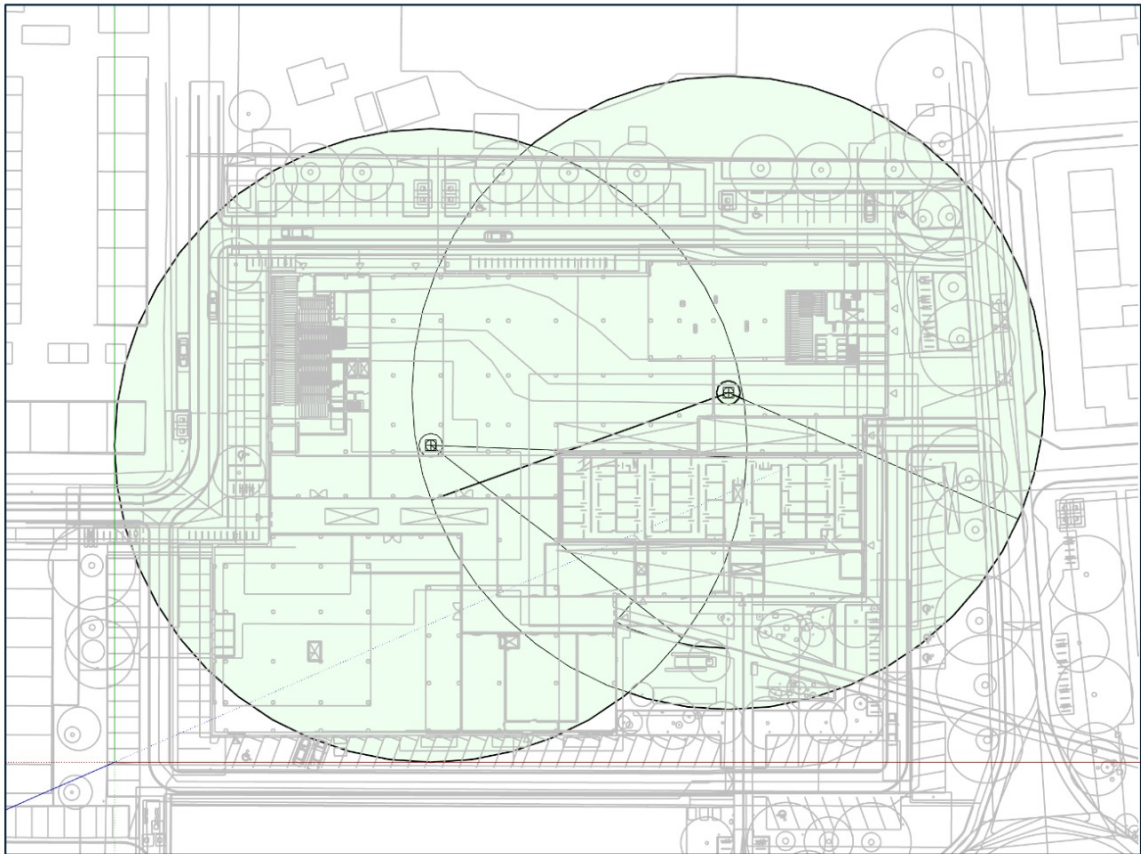
	Gebouwhoogte	Bouwveiligheidszone
BVZ Woontoren 1	30.8m hoogte.	BVZ is 6m, BVZ valt binnen het werkterrein
BVZ Woontoren 2	15.3m hoogte	BVZ is 4m. De BVZ valt binnen het werkterrein
BVZ Woontoren 3	21.5m hoogte	BVZ is 5m. De BVZ valt binnen het werkterrein.
BVZ Woontoren 4	21.5m hoogte	BVZ is 5m. De BVZ valt binnen het werkterrein.
BVZ Plint	5.7m hoogte	BVZ is 1.5m.

Tabel 1; BVZ i.r.t. hoogte gebouw

- **Parkeerkelder:** Op dit moment is er nog niet bekend hoe de kelderwanden worden gerealiseerd. Afhankelijk van de uitvoeringsmethode is het mogelijk dat hier nog BVZ uit voort komt. Kelderwanden kunnen in het werk gestort worden of als prefab elementen op de juiste plaats gehesen worden. Zodra hier een keuze is gemaakt is moet de bouwveiligheid hierop worden geanalyseerd.
- **Hijsgebieden:** Bij een gefaseerde bouw is de beschikbare ruimte voor hijskranen beperkt, waardoor er grotere kranen nodig zijn die een groter hijsgebied beslaan om elk bouwdeel te kunnen bereiken. De draaicirkels van de kranen zullen dan ook verder in de openbare ruimte reiken. Dit brengt extra veiligheidsrisico's met zich mee, omdat winkelend publiek en omstanders zich niet binnen deze hijszones mogen bevinden tijdens hijsacties van de kranen. Bij elke hijsituatie moet ook onderzocht

worden hoe de veiligheid van het winkelend publiek gegarandeerd kan worden. Het continue uitvoeren van onderzoeken voorafgaand hijsacties vergt veel tijd en middelen. Om de veiligheid van het winkelend publiek te kunnen garanderen zullen er strikte veiligheidsmaatregelen, zoals afgezetten zones en begeleid loopverkeer, tijdsloten, verkeersomleidingen of overkoepelende constructies. Deze extra veiligheidsmaatregelen belemmeren de doorstroming van bezoekers, en omwonenden en de winkelervaring wordt negatief beïnvloedt.

Daarnaast moeten de hijskranen vaker verplaatst worden om de verschillende bouwfasen te bedienen. Dit zorgt voor extra planning technische uitdagingen, meer uitloop in de bouwplanning en extra hinder tijdens de op- en afbouw van de kranen.



Figuur 3; Opzet met 2 bouwkransen

Bij een volledige sloop en nieuwbouw kan efficiënter gewerkt worden met drie kleinere kranen in plaats van twee grote kranen. Dit versnelt het bouwproces, omdat er meerdere hijsoperaties tegelijk kunnen plaatsvinden. Daarnaast hoeven er geen extra veiligheidsmaatregelen te worden getroffen voor winkelend publiek, omdat het volledige terrein afgesloten blijft en geen winkelbezoekers binnen de hijszones aanwezig zijn. Hierdoor verloopt het hijsproces veiliger en efficiënter. Bovendien rijken de hijsgebieden een stuk minder ver in de openbare ruimte, waardoor de impact op de openbare ruimte en de omliggende infrastructuur minder is.



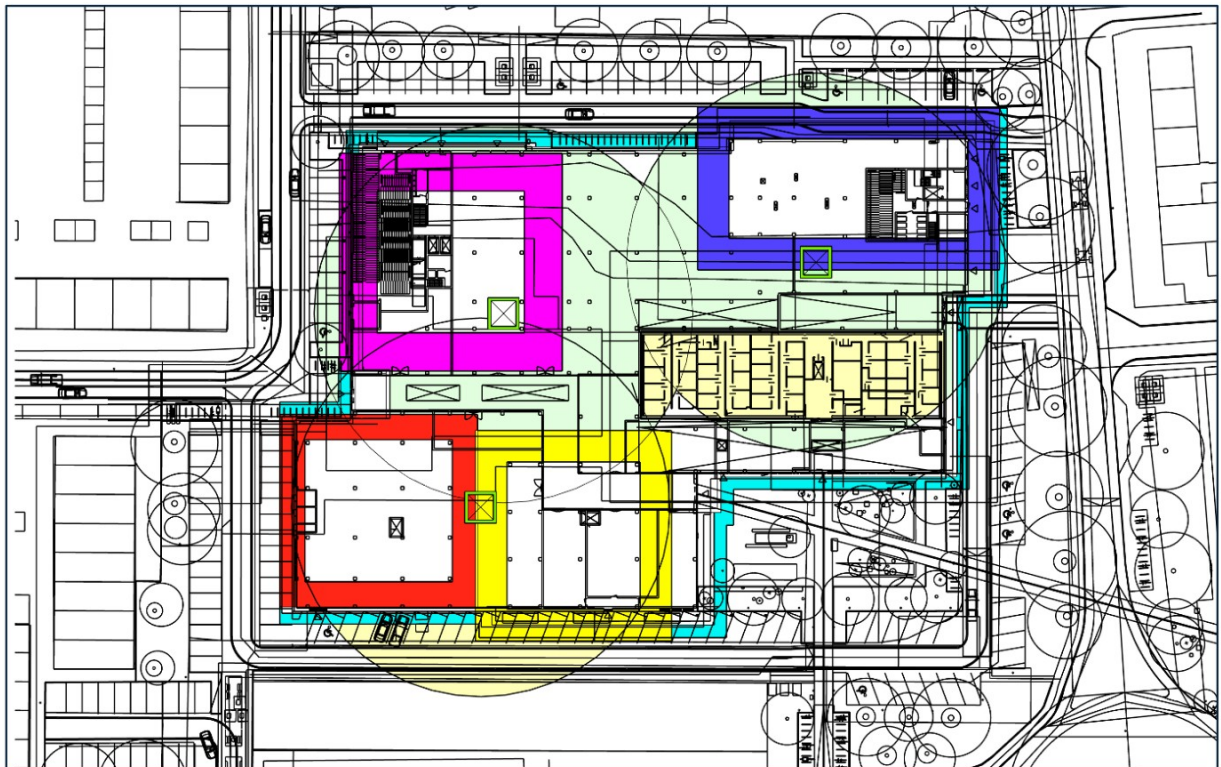
Figuur 4: Opzet met drie bouwkranen

Belendingen: Conform de landelijke richtlijnen voor bouw- en sloopveiligheid vormen de winkels met het winkelend publiek en de te behouden woontoren een belending binnen het bouwgebied. Dit betekent dat er extra veiligheidsmaatregelen moeten worden getroffen om te voorkomen dat bouwactiviteiten een risico vormen voor de aanwezige winkels, bezoekers en bewoners.

Bij een gefaseerde bouw blijven bepaalde winkels operationeel binnen het bouwgebied, waardoor zij direct grenzen aan de bouwactiviteiten. Dit brengt aanzienlijke veiligheidsrisico's met zich mee, met name tijdens hijswerkzaamheden, sloopwerk en transportbewegingen. Tijdens hijsactiviteiten mogen er bijvoorbeeld geen mensen aanwezig zijn in het hijsgebied, wat de toegang tot winkels kan beperken en de winkelervaring negatief beïnvloedt. Dit betekent dat winkelend publiek en personeel regelmatig tijdelijk uit bepaalde zones geweerd moet worden, wat zorgt voor verstoring en onvoorspelbaarheid in de winkeloperaties. Daarnaast moeten extra constructieve maatregelen, zoals verstevigde afzettingen, bescherming tegen vallende objecten en monitoring van de stabiliteit van aangrenzende

gebouwen, continu worden uitgevoerd. Dit leidt tot hoge extra kosten en operationele beperkingen.

De te behouden woontoren blijft bewoond tijdens zowel een gefaseerde als een volledige sloop en nieuwbouw. Dit betekent dat er continue maatregelen genomen moeten worden om de stabiliteit, veiligheid en bereikbaarheid van de woontoren te waarborgen. Ook moet worden voorkomen dat stof, geluidsoverlast en bouwlogistiek het woongenot van de bewoners te veel aantasten. Daarnaast moeten de entree, expeditie-ingangen en nooduitgangen van de woontoren te allen tijde bereikbaar blijven.



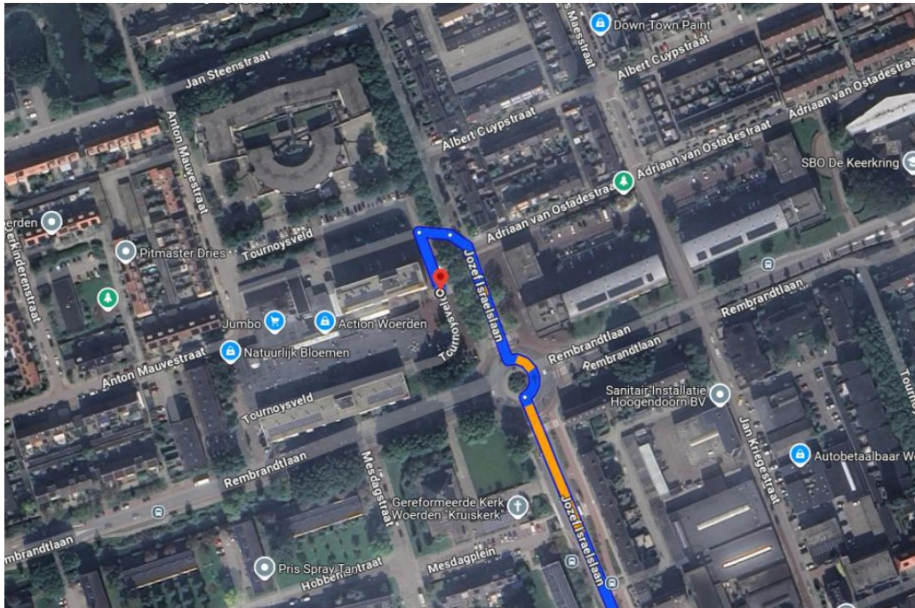
Figuur 5: Belendingen BVZ's en hijsgebieden

Bij een volledige sloop en nieuwbouw worden veel van deze risico's verminderd, omdat er geen winkelend publiek binnen het bouwgebied aanwezig is en het bouwterrein volledig afgesloten kan worden. Dit maakt het mogelijk om de bouwveiligheidszones strikter te handhaven en de bouwlogistiek efficiënter te organiseren. De woontoren blijft echter ook in dit scenario een belending binnen het bouwgebied, wat betekent dat er nog steeds veiligheidsmaatregelen nodig zijn om de toegang en veiligheid van de bewoners te garanderen.

Transportbewegingen: Gefaseerde bouw veroorzaakt langdurige verstoringen in de verkeersstromen. Volledige sloop zorgt voor een kortere, intensievere periode van verkeersbewegingen.

Bij een gefaseerde bouw zullen de logistieke stromingen van vrachtverkeer en bouwverkeer elkaar overlappen, gevolg hiervan is een onveilige verkeersafwikkeling.

Bij een volledige sloop kan er rondom het project gebied (binnen de hekken) een bouwweg worden aangelegd. Dit maakt de logistieke bewegingen beter beheersbaar.



Figuur 6; Aanrijroute bouwverkeer

- **Brandinstallaties:** De huidige brandinstallaties, zoals sprinklers, zijn al flink verouderd. Dit roept de vraag op of deze nog goed functioneren wanneer het gebouw in fases wordt gesloopt en herbouwd. Bij gefaseerde bouw moet per sloop- of bouwphase gecontroleerd worden of de brandveiligheidsvoorzieningen nog voldoen aan de eisen. Dit leidt tot extra kosten, extra tijd en extra mankracht voor inspectie en onderhoud. Daarnaast moeten tijdelijke brandveiligheidsmaatregelen, zoals noodspinklers en rookdetectiesystemen, wellicht geplaatst worden om ervoor te zorgen dat het pand blijft voldoen aan de brandveiligheidseisen.
- **NUTS:** In het project gebied is nog veel NUTS aanwezig. Deels moeten deze in bedrijf blijven. Hiervoor dient een goede NUTS inventarisatie gemaakt te worden.
- **Hulpdiensten:** Om de bereikbaarheid te borgen tijdens de werkzaamheden dient er vooraanvang overleg plaatst te vinden met de veiligheid regio.

4. Kostenramingen

Kostenpost	Gefaseerde bouw	Volledige sloop
Tijdelijke huisvesting winkels	€ [redacted]	€ [redacted]
Logistieke aanpassingen	[redacted]	
Extra bouwkosten en fasering	[redacted]	€ [redacted]
Extra veiligheidsmaatregelen	[redacted]	[redacted]
Tijdelijke nutsvoorzieningen	[redacted]	€ [redacted]
Aanpassingen infrastructuur	[redacted]	[redacted]
Langere bouwtijd (meer overlast)	[redacted]	
Totale kosten (indicatief)	€ [redacted] [redacted] K	[redacted] [redacted] K

5. Planning

De hieronder weergegeven planningen zijn gebaseerd op geschatte doorlooptijden en kunnen in de praktijk afwijken door factoren zoals weersomstandigheden, vergunningstrajecten en onvoorziene bouwtechnische complicaties. Beide bouwstrategieën worden geanalyseerd op basis van hun verwachte tijdsduur, waarbij rekening wordt gehouden met de impact op ondernemers, bewoners en logistiek. De uiteindelijke planning zal in samenspraak met alle betrokken partijen worden verfijnd en geoptimaliseerd.

Activiteit	Gefaseerde Bouw	Volledige Sloop en Nieuwbouw
Vorbereiding en vergunningen	6 - 9 maanden	6 maanden
Bouwperiode	38 - 41 maanden	20 - 24 maanden
Totaal	44 - 50 maanden	26 - 30 maanden

Volledige sloop en nieuwbouw zorgt voor een kortere bouwtijd en minder langdurige overlast.

6. Conclusie en Aanbeveling

6.1 Conclusie

Uit de analyse blijkt dat zowel gefaseerde bouw als volledige sloop en nieuwbouw aanzienlijke voor- en nadelen hebben.

Een gefaseerde bouw maakt het mogelijk dat enkele winkels operationeel blijven, wat voordelen biedt voor ondernemers en klanten. Echter, deze aanpak brengt aanzienlijke veiligheidsrisico's met zich mee. Omdat delen van het winkelcentrum blijven staan, wordt het bestaande pand een belending binnen het bouwgebied, wat inhoudt dat er voortdurend extra veiligheidsmaatregelen getroffen moeten worden. Dit geldt met name voor hijsoperaties, waar winkelend publiek en personeel zich vlak naast of onder actieve bouwzones bevindt. Hierdoor moeten hijszones regelmatig worden aangepast, wat vertragingen oplevert en een groot risico vormt voor bezoekers en werknemers. Daarnaast moeten constructieve maatregelen zoals beschermende afzettingen, vangnetten en extra stabiliteitscontroles continu worden uitgevoerd, wat zorgt voor hoge bijkomende kosten en operationele beperkingen.

Door de beperkte ruimte binnen een gefaseerde bouwopzet moeten grotere hijskranen worden ingezet met grotere hijsgebieden, waardoor deze tot diep in de openbare ruimte reiken. Dit dwingt tot strikte afsluitingen van delen van het winkelcentrum tijdens hijsactiviteiten, wat de winkelervaring aanzienlijk verslechtert en operationele onzekerheden met zich meebrengt. Ook de bouwveiligheidszones (BVZ) zullen zich deels binnen de bestaande winkelomgeving bevinden, wat de bewegingsvrijheid van winkelend publiek inperkt en de logistiek bemoeilijkt.

Bovendien zijn de huidige brandinstallaties verouderd en niet ontworpen om gefaseerde sloop en bouw te ondersteunen. Bij gefaseerde bouw moet per fase worden gecontroleerd of de brandveiligheidsvoorzieningen nog functioneren, wat extra tijd, kosten en mankracht vereist. De winkels moeten echter wél aan de brandveiligheidseisen blijven voldoen zolang er publiek binnenkomt.

Bij een volledige sloop en nieuwbouw wordt deze problematiek volledig vermeden. Omdat het terrein volledig afgesloten wordt, kunnen bouwveiligheidszones correct worden ingericht zonder vermindering van winkelruimten, wat als hinder wordt ervaren door winkeleigenaars en personeel. Ook hoeft er geen winkelend publiek te worden beschermd tegen vallende objecten of hijsactiviteiten, waardoor de bouw sneller, efficiënter en veiliger verloopt. Er kan worden gewerkt met drie kleinere kranen in plaats van twee grote, wat de hijsoperaties optimaliseert en de belasting op de openbare ruimte vermindert.

Daarnaast is de bouwtijd bij volledige sloop aanzienlijk korter (26-30 maanden versus 44-50 maanden bij gefaseerde bouw). De periode van bouwoverlast wordt hierdoor sterk verkort, en zodra de nieuwbouw gereed is, kan het winkelcentrum in één keer worden geopend met een moderne uitstraling, verbeterde infrastructuur en een aantrekkelijkere winkelomgeving.

Financieel gezien is een gefaseerde bouw aanzienlijk duurder [REDACTED] door de noodzaak van extra veiligheidsmaatregelen, logistieke aanpassingen en langere bouwtijd. Een volledige sloop en nieuwbouw is daarentegen kostenefficiënter [REDACTED] door een snellere oplevering en efficiëntere bouwplanning.

6.2 Aanbeveling

Op basis van veiligheid, kosten, efficiëntie en doorlooptijd wordt volledige sloop en nieuwbouw aanbevolen als de meest verstandige keuze.

De gefaseerde bouw brengt te grote veiligheidsrisico's met zich mee doordat winkels een belending vormen binnen het bouwgebied, wat zorgt voor hoge extra kosten, operationele beperkingen en vertragingen. De volledige sloop lost deze problemen op, doordat er veilig binnen een afgesloten bouwplaats gewerkt kan worden zonder interactie met winkelend publiek of winkelpersoneel.

Om de nadelen van tijdelijke sluiting te beperken, wordt aanbevolen om tijdelijke winkelvoorzieningen elders in Woerden te realiseren, zoals aan de Jan Steenstraat. Dit voorkomt verlies van winkelpubliek en biedt ondernemers continuïteit tijdens de bouw.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen

K Art. 5.1 lid 2 sub f

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de bescherming van andere dan in art. 5.1 lid 1 sub c genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens