

15 APR. 2024

Raad van de gemeente Woerden, t.a.v. [REDACTED]

Postbus 45

3440 AA WOERDEN

Datum

12 april 2024

Ons nummer

202301075/1/R4

Uw kenmerk

Zaaknr Z/23/056653

Inlichtingen

[REDACTED]
070-4264578

Onderwerp

Woerden

bestemmingplan Rembrandtbrug en besluit
hogere grenswaarden

Procedure

Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij stuur ik u - ter informatie - stukken die gaan over bovengenoemde procedure.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

De griffie is op 10 mei gesloten.



VAN DEN BERG
ADVOCAAT

Raad van State
t.a.v. de Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Bink36, unit M5 31
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag

T 070 820 03 33
F 070 820 01 33

www.vdbergadvocaat.nl

| | |
|-----------------------|------|
| RAAD VAN STATE | |
| INGEKOMEN | |
| 01 MAART 2023 | |
| ZAAKNR: | |
| AAN: | |
| BEHANDELD DD: | PAR: |

Datum 1 maart 2023
Onze referentie D210023
Uw referentie
Inzake Beroep namens Van der Heijden Beheer- en Exploitatiemaatschappij B.V.
tegen bestemmingsplan Rembrandtbrug (Woerden)

Hoogedelgestreng College,

Namens mijn cliënte, Van der Heijden Beheer- en Exploitatiemaatschappij B.V., gevestigd aan de M.A. Reinaldaweg 2D te (3446 CB) Woerden, stel ik beroep in tegen het besluit van 21 december 2022 van de gemeenteraad van Woerden tot vaststelling van het bestemmingsplan Rembrandtbrug (met digitaal identificatienummer NL.IMRO.0632.bprembrandbrug-bVA1), zoals dit van 20 januari tot en met 2 maart 2023 ter inzage ligt (Gemeentebled 19 januari 2023, nr. 21783).

Ik verzoek u mij ex artikel 6:6 Awb een termijn van vier weken te verlenen voor het aanvoeren van de gronden van het beroep. Bij voorbaat verzoek ik u om het bestreden besluit te vernietigen en de raad te veroordelen in de proceskosten.

M. J. J. J. J.

Van: [redacted]@vdbergadvocaat.nl
Verzonden: woensdag 1 maart 2023 09:55
Aan: Bestuursrechtspraak veiligmailen
Onderwerp: nieuwe zaak
Bijlagen: ATT00001.pdf

ⓘ This message was sent in compliance with NTA7516.

Pas hierboven het onderwerp aan.

Voeg het beroepschrift en/of aanvullende stukken als bijlage toe aan dit bericht. Voor de snelle verwerking is het noodzakelijk dat de bestanden die u bijvoegt voorzien zijn van een logische, beschrijvende naam met een volgnummer waar van toepassing.

| | |
|-----------------------|-----------------|
| RAAD VAN STATE | |
| INGEKOMEN | |
| 01 MAART 2023 | |
| ZAAKNR: | 202301055 |
| AAN: | T&J R&J |
| BEHANDELD DO: | PAR: [initials] |



VAN DEN BERG
ADVOCATEN

BEZORGEN MET ONTVANGSTBEWIJS

Raad van State
t.a.v. de Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Bink36, unit M5 31
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag

T 070 820 03 33
F 070 820 01 33
www.vdbergadvocaat.nl

| | |
|-----------------------------|-----|
| RAAD VAN STATE INGEKOMEN | |
| 30 MAART 2023 B | |
| ZAAKNR. | |
| AAN: RL | |
| BEHANDELD DD: | AR. |

| | |
|-----------------|--|
| Datum | 30 maart 2023 |
| Onze referentie | D210023 |
| Uw referentie | 2023301075/1/R4 |
| Inzake | Beroep namens Van der Heijden Beheer- en Exploitatiemaatschappij B.V. tegen bestemmingsplan Rembrandtbrug (Woerden) |

Hoogedelgestreng College,

Namens mijn cliënte, Van der Heijden Beheer- en Exploitatiemaatschappij B.V., gevestigd aan de M.A. Reinaldaweg 2D te (3446 CB) Woerden, voer ik hieronder de gronden aan van het op 1 maart 2023 door mij namens cliënte ingestelde beroep tegen het besluit van 21 december 2022 van de gemeenteraad van Woerden tot vaststelling van het bestemmingsplan Rembrandtbrug (met digitaal identificatienummer NL.IMRO.0632.bpremandbrug-bVA1), zoals dit van 20 januari tot en met 2 maart 2023 ter inzage heeft gelegen (Gemeentebld 19 januari 2023, nr. 21783). Bij brief van 2 maart jl. heeft u mij daartoe tot en met vandaag de tijd gegeven.

Cliënte is eigenaar van het perceel kadastraal gemeente Woerden, sectie C, nummer 3147, groot 3.780 m2. Op het perceel staat een bedrijfspand, plaatselijk bekend als Kuipersweg 27-33 te Woerden. Het bedrijfspand en de daarbij behorende buitenruimte met parkeerplaatsen wordt door cliënte aan drie verschillende bedrijven verhuurd.

In het bestemmingsplan Rembrandtbrug heeft het perceel deels een verkeersbestemming gekregen. Het bestemmingsplan Rembrandtbrug voorziet in de aanleg van een nieuwe brug over de Oude Rijn en een nieuwe weg over het bedrijventerrein Barwoutswaarder. Het tracé van de nieuwe weg is deels over het perceel van cliënte en het daarop staande bedrijfspand geprojecteerd (zie bijlage 1¹). Voor de aanleg van de nieuwe weg is een deel van het bedrijfspand en een groot deel van de daarbij behorende buitenruimte benodigd (zie bijlage 2). Als gevolg hiervan zal het bedrijfspand geheel of gedeeltelijk gesloopt moeten worden en zullen het perceel en het bedrijfspand in ieder geval niet meer

¹ Het bedrijfspand is met een kruis gemarkeerd.



vanaf de Kuipersweg ontsloten kunnen worden. Van de drie ter plaatse gevestigde bedrijven zal er hooguit één kunnen blijven.

Deze ingrijpende gevolgen voor cliënte en de ter plaatse gevestigde bedrijven kunnen voorkomen worden. Zij vloeien namelijk voort uit de gemaakte keuze voor de zogenaamde Oost-variant van het tracé van de nieuwe weg, terwijl ook voor de zogenaamde West-variant gekozen had kunnen worden. Voor deze West-variant is geen gedeelte van het perceel van cliënte benodigd.

De twee varianten van het tracé van de nieuwe weg zijn beschreven in de Effectrapportage van augustus 2020 van de gemeente en bijlage 14 (ontwikkelperspectief) bij de Effectrapportage. De voor de varianten relevante delen van de Effectrapportage en het ontwikkelperspectief worden als bijlage 3 aan deze brief gehecht. Uit een en ander blijkt dat de keuze uit de twee varianten vraagt om het wegen van de financiële, economische en ruimtelijke aspecten², dat de keuze uit de varianten afhankelijk is van lokale ontwikkelingen op het bedrijventerrein, gewenste herstructurering, cofinanciering en de rol van Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU)³ en dat de keuze op dat moment nog niet gemaakt was. Blijkens haar brief van 29 mei 2020⁴ (bijlage 4) leek OMU de Oost-variant op dat moment iets kansrijker en interessanter dan de West-variant. In het raadsvoorstel van 8 september 2020 dat ten grondslag heeft gelegen aan het besluit om te kiezen voor de Rembrandtbrug (bijlage 5) is vooralsnog uitgegaan van de Oost-variant, maar is aangegeven dat er inhoudelijk niet bij voorbaat een voorkeur is voor variant Oost of West, maar dat de keuze zou worden bepaald op basis van diverse aspecten, waaronder de meerwaarde die de variant kan hebben voor de betrokken bedrijven en de totale businesscase voor de gemeente⁵.

In het bestemmingsplan is gekozen voor de Oost-variant. Deze keuze is echter in het geheel niet toegelicht/onderbouwd, in weerwil van de in de Effectrapportage, het ontwikkelperspectief en het raadsvoorstel van 8 september 2020 genoemde afwegingsaspecten en ontwikkelingen.

Bovendien heeft er na 2020, maar voordat de raad het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan heeft genomen, ter plaatse een in het kader van de te maken keuze tussen de Oost-variant en West-variant zeer belangrijke ontwikkeling plaatsgevonden. Het bedrijf A-Ware heeft haar bedrijfsactiviteiten ter plaatse gestaakt en haar bedrijfspand verkocht aan OMU. Hierdoor kwam/komt de aan de keuze voor de Oost-variant of de West-variant ten grondslag liggende afweging volledig anders te liggen. Dit volgt alleen uit het feit dat de lichte voorkeur die OMU had voor de Oost-variant mede als reden had dat de bedrijfsactiviteiten van A-Ware in de Oost-variant niet geraakt werden⁶.

Gelet op het voorgaande is de keuze voor de Oost-variant in het bestemmingsplan onzorgvuldig, niet voorzien van een deugdelijke motivering en niet gebaseerd op een deugdelijke belangenafweging.

² Zie de laatste zin van het ontwikkelperspectief.

³ Zie p. 23 eerste alinea en p. 57 onder 6.2.4 van de Effectrapportage.

⁴ Bijlage 17 bij de Effectrapportage.

⁵ Zie raadsvoorstel, p. 4 onder 1.2.

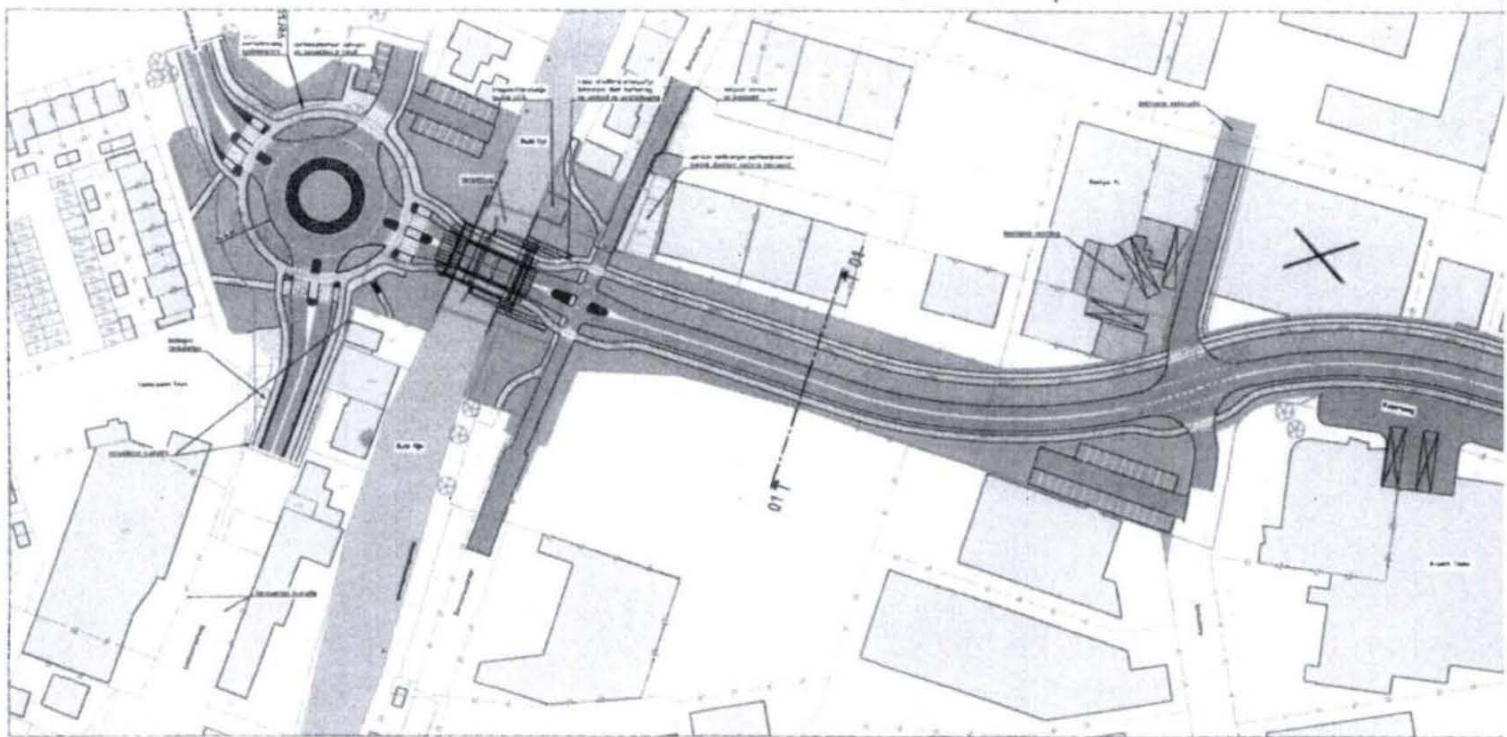
⁶ Zie bijlage 4.



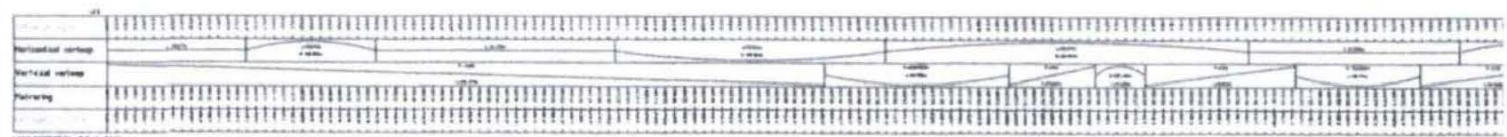
Namens cliënte verzoek ik u dan ook het bestreden besluit te vernietigen en de raad te veroordelen in de proceskosten.



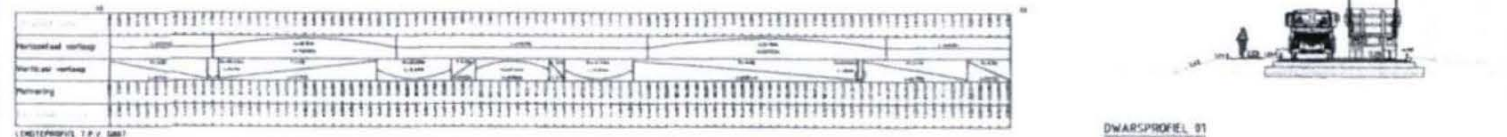
Bijlage 1



SITUATIE TEKENING
Schaal 1:500



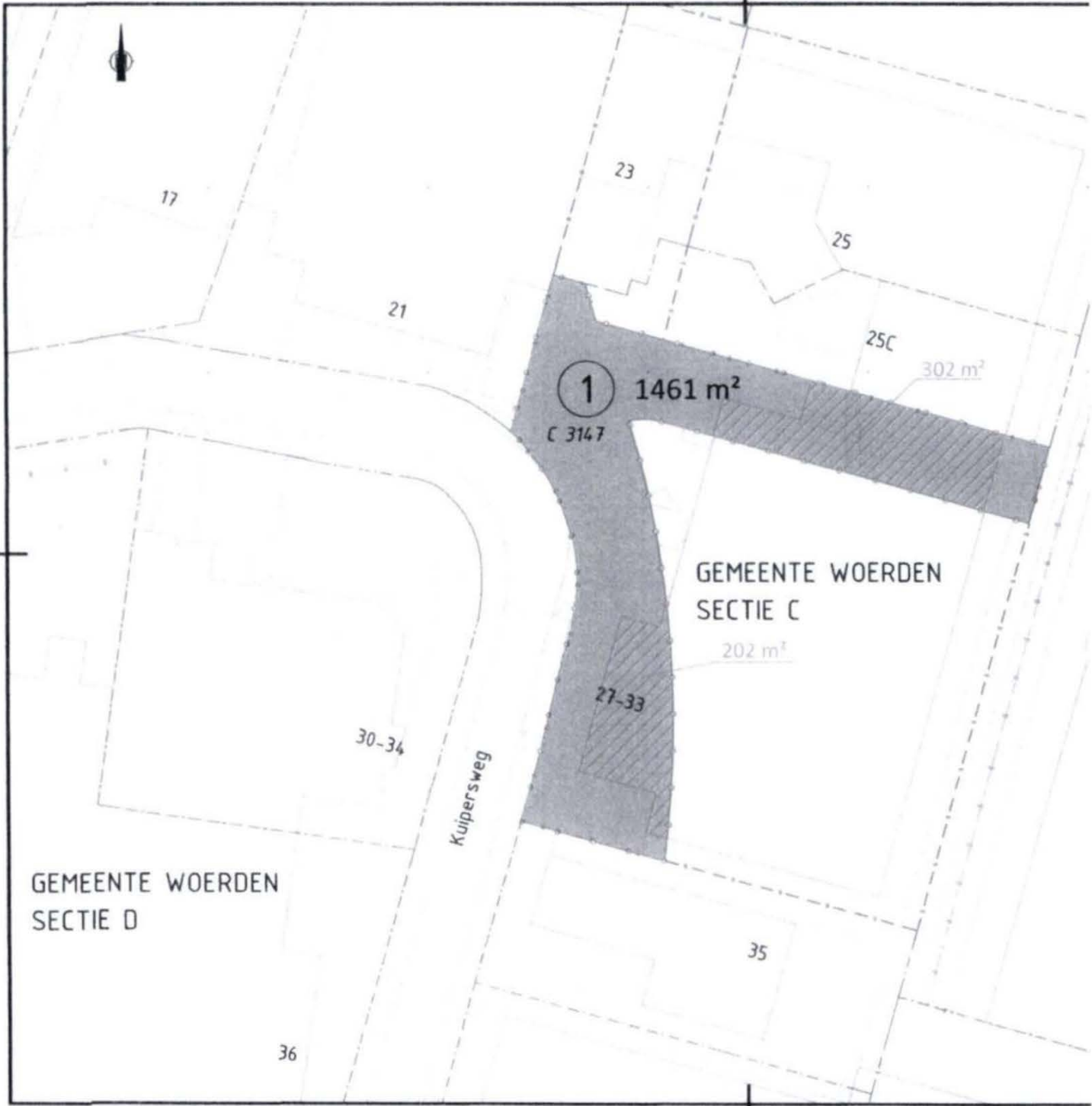
LENGTEPROFIEL T.P.V. 0+000
HORIZ. SCHAAK 1:500
VERT. SCHAAK 1:50



LENGTEPROFIEL T.P.V. 0+000
HORIZ. SCHAAK 1:500
VERT. SCHAAK 1:50

DWARSPROFIEL 01
Hefering 034774
Schaal 1:100

Bijlage 2



GEMEENTE WOERDEN
SECTIE D

GEMEENTE WOERDEN
SECTIE C

1 1461 m²
C 3147

202 m²

302 m²

Kuipersweg

27-33

30-34

35

36

17

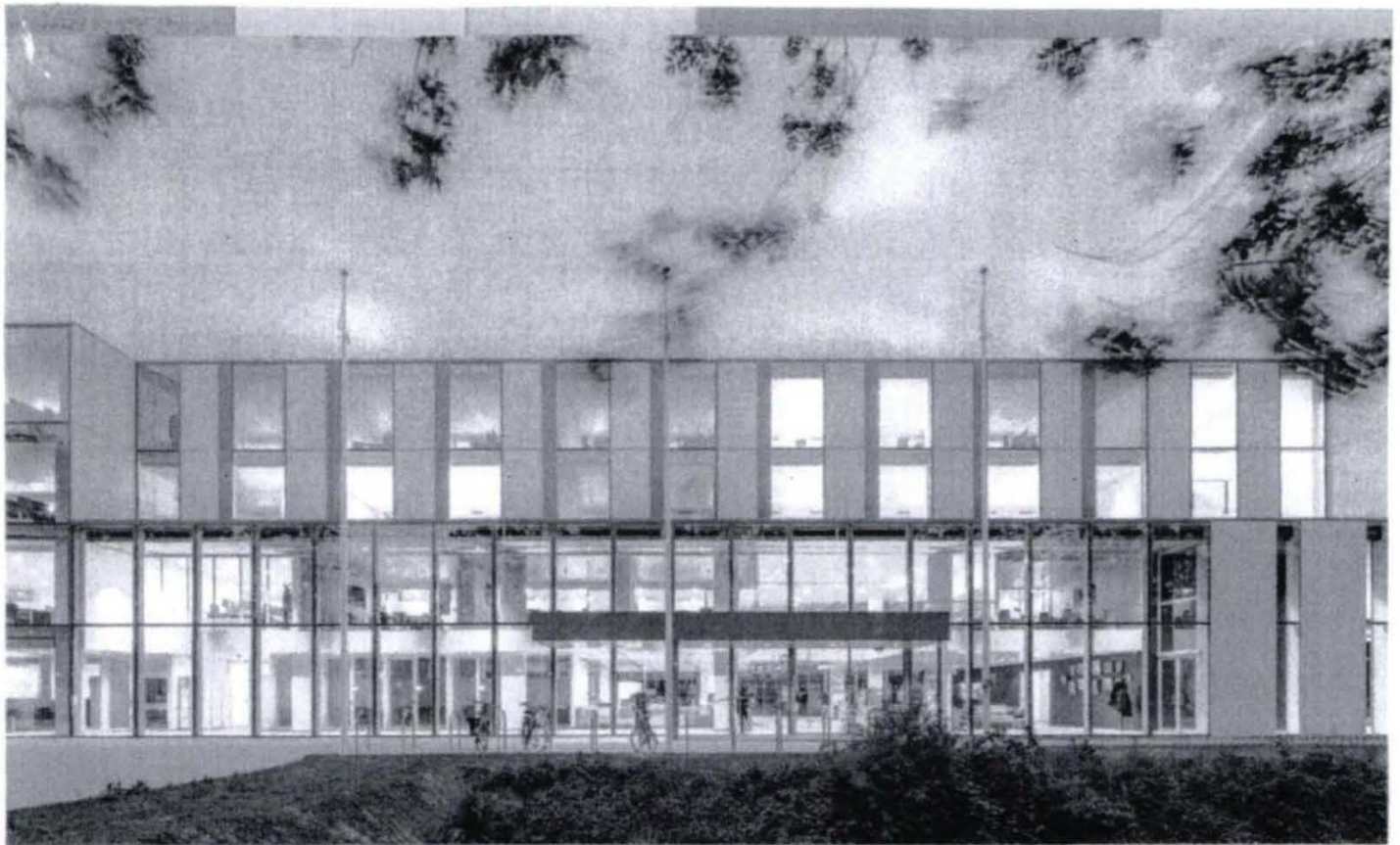
21

23

25

25C

Bijlage 3



Project Brug Woerden-West



Effectrapportage

augustus 2020

Woerden, hoofdstad van het *Groene Hart*



Figuur 12: Rembrandtbrugtracé

Het tracé betekent een directe verbinding tussen de kruising Leidsestraatweg–Rembrandtlaan en de kruising Kuipersweg–Hollandbaan. Het tracé doorsnijdt het woonlint aan de Barwoutswaarder en het bedrijventerrein. Voor de positionering van de brug zijn binnen het alternatief Rembrandtbrug zeven mogelijke varianten onderzocht. Een effectbeoordeling op de belangrijkste onderscheidende criteria heeft uiteindelijk geleid tot twee kansrijke varianten. Beide gaan uit van het bovenstaande tracé. Het verschil tussen deze twee varianten zit in het zuidelijke deel van het tracé, vanaf de Kuipersweg 21. De Oost-variant gaat uit van de sloop van de ten oosten gelegen panden van de Kuipersweg. De variant West gaat uit van de sloop van de ten westen gelegen panden van de Kuipersweg. De keuze van deze varianten is afhankelijk van lokale ontwikkelingen op het bedrijventerrein, gewenste herstructurering, cofinanciering en rol van de OntwikkelingsMaatschappij Utrecht (OMU). De keuze voor een variant hoeft nog niet in deze fase te worden gemaakt, maar te lang wachten op een definitieve keuze is niet wenselijk, vanwege de onrust die dat teweegbrengt.

De variant Oost betekent de sloop van acht woningen en zeven bedrijfspanden, waarin veertien bedrijven zijn gevestigd. Kenmerk van dit tracé is dat er relatief gezien veel zogenaamde restgrond over blijft. In totaal gaat het om circa 11500 m² bedrijfsoppervlak. Afhankelijk van de gewenste herontwikkeling bepaalt dit het nieuwe aantal bedrijfslocaties. Uitgangspunt in het ontwerp is dat nieuwe bedrijfspanden ontsluiten naar de weg ten noorden van de panden of de Touwslagers weg en de laad/losdock aan de oostzijde van het bedrijfspand aan de Kuipersweg 34 gehandhaafd blijft en kan blijven functioneren. Hierdoor is het in dit tracé niet noodzakelijk om ventweg te realiseren om bedrijven logistiek te laten functioneren. Ook aan het bebouwingslint aan de Barwoutswaarder zal ruimte overblijven voor de eventuele nieuwbouw van twee woningen. Echter is dit een optionele keuze, omdat nog niet duidelijk is of dit een wenselijke ontwikkeling is.

De variant West betekent de sloop van acht woningen en vijf bedrijfspanden, waarin acht bedrijven zijn gevestigd. In dit tracé is eveneens sprake van restgrond, hetzij in minder mate. In totaal is in variant West circa 5000 m² bedrijfsoppervlak heruitgeefbaar. Afhankelijk van de gewenste herontwikkeling bepaalt dit het aantal nieuwe bedrijfslocaties. Om de logistiek op het bedrijventerrein goed te kunnen laten functioneren, is een deel van de Kuipersweg omgevormd tot ventweg. Op deze weg kunnen vrachtwagens laden, lossen en draaien. De ventweg sluit met een voorrangskruispunt aan op het nieuwe tracé. Aan het bebouwingslint aan de Barwoutswaarder zal ruimte resteren voor de eventuele nieuwbouw van twee woningen. Echter is dit een optionele keuze, omdat de vraag is of dit een wenselijke ontwikkeling is.

4.2.2.3.3 Alternatief Rietveldbrug-West

In het alternatief Rietveldbrug-West moet Barwoutswaarder 57 worden aangekocht en deels worden gesloopt. Ook moet een containeropslag (Barwoutswaarder 158A) wijken voor de realisatie van dit alternatief. De effecten zijn beoordeeld als beperkt negatief (-).

4.2.2.3.4 Alternatief Rembrandtbrug

In het alternatief Rembrandtbrug moeten 8 woningen gesloopt worden, en 8 bedrijfspanden worden gesloopt. In die bedrijfspanden zijn 14 bedrijven gevestigd. Dit aantal is afhankelijk van de uiteindelijke variant. In dit geval gaan we uit van de oostelijke variant als zijnde *worst case*. Op de restgronden die worden aangekocht en niet nodig zijn voor het realiseren van het tracé, worden nieuwe bedrijven gevestigd. Hoeveel bedrijven uiteindelijk terugkeren is afhankelijk van de gewenste herontwikkeling. De effecten voor de Rembrandtbrug zijn, gezien de grote impact op het aantal te slopen woningen en bedrijven, zeer negatief (- -).

Conclusie

Elke alternatief heeft tot gevolg dat woningen moeten wijken voor de realisatie van de brug, maar de Rembrandtbrug heeft nadrukkelijk de grootste negatieve impact en scoort daarom als enige zeer negatief. Uiteraard is de sloop van elke woning of bedrijf impactvol, maar gezien de scoringsmethodiek wordt op deze wijze de juiste duiding gegeven aan de mate van impact.

4.2.2.4 *Doorsnijding gebied met hoge archeologische verwachtingswaarde*

4.2.2.4.1 Alternatief Gildenbrug

Het Gildenbrugalternatief doorsnijdt een zone nabij de Oude Rijn met een hoge archeologische verwachting (zie bijlage 7). Hier wordt vervolgonderzoek geadviseerd. Het vervolgonderzoek kan in eerste instantie bestaan uit het uitvoeren van een inventariserend veldonderzoek door middel van verkennende boringen (IVO-O). Het grootste deel van het tracé langs de Gildenweg is vergraven bij de aanleg van het wegfundering en de langsegelegen kabels en leidingen. Kenniswinst bij archeologisch onderzoek valt alleen te verwachten indien het grotere vlakken betreft, buiten het bestaande wegcunet en leidingstraten. Dit dient eerst met het bevoegd gezag te worden afgestemd bij het opstellen van het Plan van Aanpak in de vervolgfase. Aan de zuidzijde van het tracé zijn geen archeologische resten te verwachten. Op basis hiervan is het effect beoordeeld als beperkt negatief (-).

4.2.2.4.2 Alternatief Rietveldbrug

Binnen het alternatief Rietveldbrug geldt grotendeels een hoge archeologische verwachtingswaarde. Hier wordt ook vervolgonderzoek geadviseerd. De zuidzijde van het tracé kan worden vrijgegeven. Voor de strook tussen de Hollandbaan in het zuiden en de Barwoutswaarder in het noorden geldt een hoge archeologische verwachting voor archeologische resten uit de Romeinse tijd. Omdat bij een opgraving net buiten, en een booronderzoek binnen het tracé al sprake was van het aantreffen van archeologische waarden, wordt geadviseerd om binnen dit gebied een vervolgonderzoek door middel van proefsleuven uit te voeren (IVO-P). Hiervoor dient eerst een Programma van Eisen te worden opgesteld, dat dient te worden goedgekeurd door het bevoegd gezag. Het effect is beoordeeld als negatief (- -).

4.2.2.4.3 Alternatief Rietveldbrug-West

Het alternatief Rietveldbrug-West is niet meegenomen in het achtergronddocument Archeologie. De mogelijke doorsnijding van archeologisch gebied met een hoge verwachtingswaarde is vergelijkbaar met Rietveldbrugalternatief. Het effect is derhalve ook beoordeeld als negatief (- -).

4.2.2.4.4 Alternatief Rembrandtbrug

Op basis van de resultaten van het onderzoek blijkt dat verspreid in het plangebied (mogelijk) archeologische resten aanwezig zijn, die bedreigd worden door de voorgenomen bodemingrepen. Het alternatief Rembrandtbrug doorsnijdt een zone nabij de Oude Rijn met een hoge archeologische verwachting en ten noorden van het tracé is het mogelijk historische bebouwingsresten aan te treffen (zie bijlage 7). Hier wordt vervolgonderzoek geadviseerd. Het vervolgonderzoek kan in eerste instantie bestaan uit het uitvoeren van een inventariserend veldonderzoek door middel van verkennende boringen (IVO-O). Een groot deel van het tracé is vergraven. Het effect is beoordeeld als negatief (- -)

Daarnaast sluit het tracé ook goed aan op de aanpassingen van de Hollandbaan–Waardsebaan. Dit criterium wordt beoordeeld als beperkt positief (+).

4.2.3.1.4 Alternatief Rembrandtbrug

Het alternatief Rembrandtbrug is een verbinding tussen de kruising Leidsetraatweg–Rembrandtlaan en de Hollandbaan. De nieuwe hoofdontsluitingsweg vormt een nieuwe verbinding dwars door het huidige bedrijventerrein. Op het bedrijventerrein is de gemeente reeds gestart met de revitalisering. Veel verouderde panden en onlogische structuren maken dat het er niet of nauwelijks wordt geïnvesteerd en er verrommeling ontstaat. Dat is niet wenselijk voor de kwaliteit en de duurzaamheid van het gebied. Het Rembrandtbrugtracé is gelegen in het meest verouderde deel van het bedrijventerrein. Hoewel het tracé leidt tot veel sloop van woningen en bedrijfspanden, betekent dit ook dat de resterende gronden (gronden die overblijven na sloop bedrijfspand en realisatie Rembrandtbrugtracé) opnieuw kunnen worden uitgegeven binnen de visie van de revitalisering van het gebied. Hierdoor ontstaat een eerste stap in de gewenste revitalisering en ontstaan er nieuwe structuren met zichtlocaties. Zowel variant Oost als variant West binnen het alternatief dragen daaraan bij. Ook bieden beide varianten ontwikkelingsperspectieven om een vervolg te geven aan deze eerste stap. Algeheel kan worden geconcludeerd dat dit alternatief positief is ten aanzien van de gewenste revitalisering op het bedrijventerrein en wordt daarom beoordeeld als positief (+ +).

4.2.4 Toekomstbestendigheid

Het thema toekomstbestendigheid beschrijft de effecten van elk alternatief in het licht van mogelijke ontwikkelingen in de toekomst. Het thema bestaat uit een tweetal criteria; de toekomstbestendigheid van een alternatief in relatie tot de doorontwikkeling naar een westelijke randweg en de toekomstbestendigheid in relatie tot mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de scores per alternatief.

Tabel 10: scores van de alternatieven op thema toekomstbestendigheid

| Thema | Beoordelingscriterium | Alternatief Gildenbrug | Alternatief Rietveldbrug | Alternatief Rietveldbrug- West | Alternatief Rembrandtbrug |
|-------|---|---------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|------------------------------|
| | Robuustheid van het alternatief in relatie tot een volledige randweg | - | + | + | + |
| | Robuustheid i.r.t. mogelijke toekomstige ontwikkelingen in Woerden-West | 0 | 0 | 0 | + |

4.2.4.1 *Robuustheid / toekomstbestendigheid in relatie tot een volledige randweg*

Met robuustheid wordt bedoeld in hoeverre een alternatief geschikt is om door te ontwikkelen naar een volledige westelijke randweg in de toekomst. Alle alternatieven zijn nu al zodanig in te richten dat het mogelijk is om deze door te ontwikkelen naar een volledige westelijke randweg. Voor het ene alternatief vergt dat een grotere inspanning dan voor het andere. In deze paragraaf wordt beschreven welke maatregelen getroffen moeten worden om de toekomstbestendigheid qua vormgeving en verkeersafwikkeling van het gekozen alternatief te garanderen.

4.2.4.1.1 Kruispunt Hollandbaan-Molenvlietbaan

In alle gevallen leidt de aanleg van een extra brug tot een wijziging in de verkeersstromen op het kruispunt Hollandbaan–Molenvlietbaan. De hoofdstroom van het autoverkeer (van en naar Barwoutswaarder/de brug) gaat de hoofdstroom van het fietsverkeer (van Molenvliet naar het centrum en omgekeerd) kruisen. In de huidige kruispuntvorm tussen de Hollandbaan en de Molenvlietbaan (een rotonde met fietsers in de voorrang) gaat dat tot doorstromingsproblemen voor het autoverkeer leiden. Voor alle alternatieven is het daarom noodzakelijk dat dit kruispunt wordt aangepast naar een verkeersregelinstantie (VRI), zie bijlage 3 ontwerpuitgangspunten.

De eerste analyse laat vooralsnog geen verontrustende resultaten zien. Naar verwachting blijven de effecten binnen de wettelijke grenzen, behalve dat een beperkt aantal woningen met bovenwettelijke geluidsbelasting te maken krijgt. Hier zijn aanvullende maatregelen nodig. De kosten van het alternatief zijn €2 miljoen hoger dan het alternatief Gildenbrug.

6.2.3 Alternatief Rietveldbrug-West

Het alternatief Rietveldbrug draagt het minst bij aan het verminderen van de verkeersdruk op de Rembrandtlaan–Jozef Israëlslaan–Boerendijk en lijkt wat effecten betreft veel op de Rietveldbrug (ten oosten van de RWZI). De Rietveldbrug-West reduceert het verkeer op de Jozef Israëlslaan-Boerendijk met 12% en op de Rembrandtlaan met 12%, voor een bedrag van €17-18 miljoen.

De brug heeft een sterk lokale betekenis voor verkeer van en naar het bedrijventerrein en als ontsluiting voor verkeer uit de wijk Molenvliet in de richting van Bodengraven en de N11 en andersom. Het tracé is goed door te ontwikkelen naar een eventuele westelijke randweg, zonder extra kosten. Doordat er grotendeels een nieuwe weg wordt gerealiseerd, kan de weg optimaal worden aangelegd en kent, met uitzondering van Barwoutswaarder, geen zijwegen. Het zware vrachtverkeer van de bedrijven bij Nieuwerbrug kan ook gebruikmaken van deze weg en ontlast daarmee een stukje Barwoutswaarder en de Gildenweg.

De realisatie van deze brug heeft de weinig impact op de aantasting van de monumentale kwaliteit, maar het meest op de landschappelijke kwaliteit. Langs de Oude Rijn hoeven geen woningen te worden gesloopt, maar wel zal de woning (plus een agrarisch bedrijf en kaasboerderij) en bijbehorende gronden van Barwoutswaarder 57 moeten worden aangekocht en (deels) gesloopt.

Doordat de Rietveldbrug-West in een drukbevaren staande mastroute ligt, zal dit negatieve gevolgen hebben voor het vaar- en autoverkeer. Deze vertragingen zijn nu niet verwerkt in de verkeersberekeningen. Het tracé van de Rietveldbrug-West heeft geen belemmering op de uitbreiding van het bedrijventerrein Barwoutswaarder. Het tracé heeft enkele negatieve effecten op fijnstof en natuur, maar die zijn relatief beperkt. Het onderzoek naar geluid is nog niet volledige afgerond. De eerste analyse laat vooralsnog geen verontrustende resultaten zien. Naar verwachting blijven de effecten binnen de wettelijke grenzen, behalve dat een beperkt aantal woningen met bovenwettelijke geluidsbelasting te maken krijgt. Hier zijn aanvullende maatregelen nodig. De kosten van het alternatief zijn circa €1 miljoen hoger dan het alternatief Rietveldbrug.

6.2.4 Alternatief Rembrandtbrug

De Rembrandtbrug is de meest directe route en reduceert het verkeer op de Jozef Israëlslaan-Boerendijk met 40%, en 23% op de Rembrandtlaan. Dit kost €21,3 miljoen bij variant Oost en €23,3 miljoen bij variant West.

De brug heeft een lokale betekenis voor verkeer van en naar het bedrijventerrein en als ontsluiting voor verkeer uit de wijk Molenvliet in de richting van Bodengraven en de N11 en andersom. Daarnaast dient het als alternatief voor verkeer elders in Woerden of van en naar de A12. De keuze van deze variant is afhankelijk van lokale ontwikkelingen op het bedrijventerrein, de gewenste herstructurering, cofinanciering door de provincie en de rol van de OMU.

Beide varianten hebben een grote impact op het aantal te slopen woningen en bedrijven. Variant West gaat gepaard met de sloop van acht woningen en vijf bedrijfspanden waarin acht bedrijven zijn gevestigd. Variant Oost gaat gepaard met de sloop van acht woningen en zeven bedrijfspanden waarin veertien bedrijven zijn gevestigd. In beide varianten blijft 'restgrond' over die herontwikkeld kan worden binnen de reeds opgestelde visie omtrent de revitalisering. Dit resulteert in een eerste gewenste stap in de revitalisering en is daarmee een kwaliteitsimpuls op het bedrijventerrein. Anderzijds neemt het aantal hectare bedrijventerrein af. Deze ontwikkeling is lijkt een goede basis voor mogelijke cofinanciering door de provincie. De OMU kijkt positief aan tegen deze ontwikkeling en zou zowel een inhoudelijke als financieel risicodragende rol willen spelen in een eventuele vervolgfase.

Bijlage 14: ontwikkelperspectief

Alternatief Rembrandtbrug

Stedenbouwkundige inpassing en relatie met revitalisering

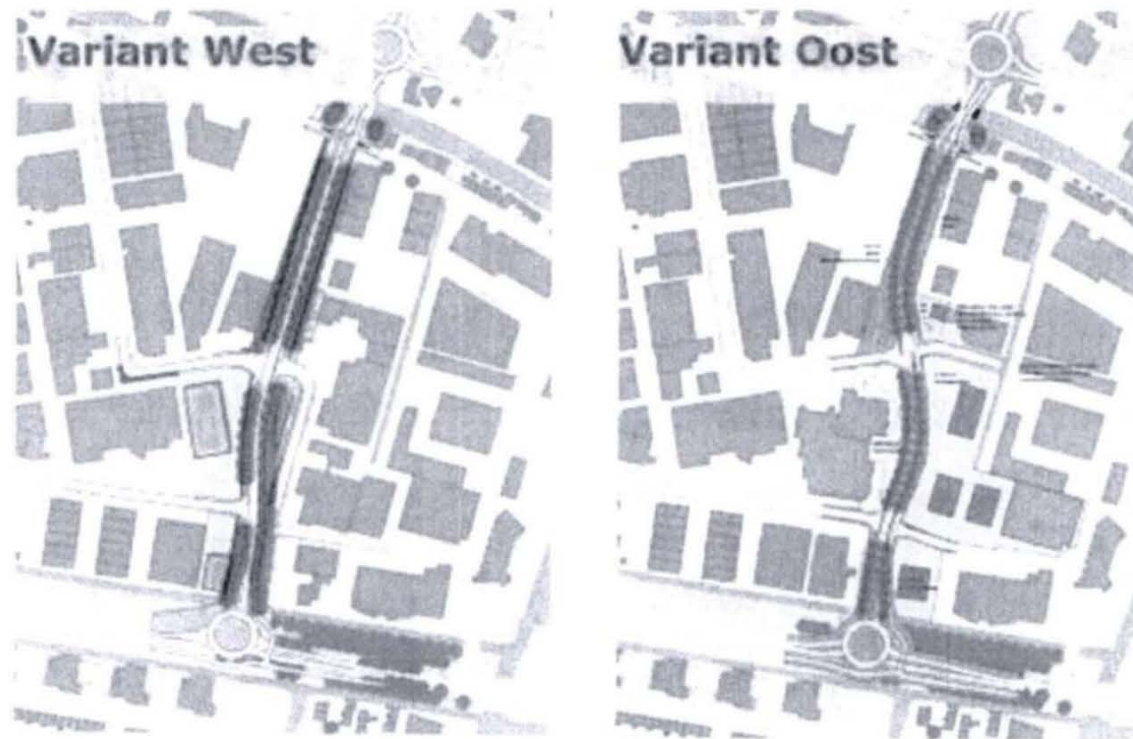
Naast een verkeerskundig ontwerp was het bij het alternatief Rembrandtbrug noodzakelijk ook een beeld te geven van de stedenbouwkundige inpassing en impact in de directe omgeving van het tracé.

Om dit tracé te realiseren moeten meer dan bij de andere alternatieven diverse woningen en bedrijfspanden worden aangekocht en dat beïnvloedt het gebied ook in structuur en functioneren.

Om die reden is verkend wat de directe impact van inpassing van het tracé in het gebied kan betekenen en is ook een doorkijk gegeven welke kansen en mogelijkheden dit geeft voor een verdere stap in de revitalisering van het bedrijventerrein.

Onderstaand de stedenbouwkundige inpassing van de tracé zoals die in het kader van het project Brug Woerden-West zou kunnen worden gerealiseerd. Voor een toelichting op het verkeerskundig ontwerp wordt verwezen naar bijlage 4 en 6

Kaartbeeld: Stedenbouwkundig beeld en inpassing varianten West en Oost



Naast deze stedenbouwkundige inpassing hebben we ook een beperkte denkbare doorkijk gegeven hoe de directe omgeving van het tracé zich verder zou kunnen ontwikkelen als onderdeel van de revitalisering Barwoutswaarder. Die verkenning is in onderstaande beelden samengevat.

Kaartbeeld: Denkbare toekomstige doorontwikkeling

Stedenbouwkundig beeld en inpassing varianten West en Oost



Wat betreft de stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing en betekenis het volgende.

Ook bij de Rembrandtlaan heeft het realiseren van een brug invloed op de stedelijke omgeving.

De rotonde bij de brug en de brug zelf ontlasten andere routes van veel verkeer, maar deze plek wordt wel meer een verkeersknooppunt aan de westkant van de stad. Een goede groene inrichting en aandacht voor het mitigeren van geluid en lichteffecten is daarbij belangrijk.

De brug biedt stedenbouwkundig een markeringspunt voor de toekomst. Het is van belang aansluitend in het kader van bijvoorbeeld de omgevingsvisie vast te stellen hoe de noordelijke oever van de Oude Rijn zich verder zou kunnen ontwikkelen. De locatie van de brug is zodanig dat het een ontsluiting kan bieden voor welke ontwikkeling dan ook van het gebied bij de Pannembakkerijen.

Aan de zuidzijde van de Oude Rijn creëert de brug en het tracé een nieuwe structuur. Voor de verkeersontwikkeling van de stad levert dit een passende en helpende aanvulling op van het verkeersnetwerk. Tegelijkertijd is het niet vanzelfsprekend een ontsluitingsroute door een bedrijventerrein te realiseren. Als dat toch gebeurt dan is het van belang dat ook zo te doen dat het helpt voor de gewenste revitalisering en herstructurering van het bedrijventerrein en dat het een eventuele transformatie naar andere functies op termijn niet in de weg zit.

Als snel was duidelijk dat het realiseren van een ontsluitingsweg zoveel mogelijk tussen de bestaande panden van de Kuipersweg door niet een goede combinatie kon opleveren voor verkeer en bedrijventerrein. Daarom is zowel met een oostelijke en een westelijke variant

gezocht naar een grotere ingreep in de structuur en het aanliggende vastgoed die een goede combinatie kan opleveren van een ontsluitingsweg en een verbetering van de structuur en vernieuwing van vastgoed en openbare ruimte die de gewenste revitalisering oplevert.

Gezocht is naar een ligging die logisch is voor het verkeersnetwerk, logisch is voor de structuur van het bedrijventerrein, die helpt om nu doodlopende straatjes op te heffen en die vernieuwing van verouderd vastgoed zou kunnen opleveren en een aanzat geeft voor een logische doorontwikkeling na dit project.

De brug vormt een nieuwe entree van de stad. In de verdere planvorming kunnen we met elkaar die poortfunctie ruimtelijk verder invulling geven. Vooralsnog hebben we daarom hier een groene invulling bij getekend zowel aan de noordzijde als de zuidzijde van de brug. Dit kan ook nog anders vorm krijgen als dat gewenst is.

De aankoop van de bedrijfspanden tussen brug en kruispunt met de Kuipersweg is in eerste instantie vooral een noodzakelijke doorbraak die als bijkomstig voordeel een doodlopend stukje bedrijfsgebied opheft. Om hier een goede invulling aan te geven is het inrichten van dit stuk weg als een laan met bomen en groen van belang. Op termijn en in stappen kan de ruimte aan weerszijde van de laan mogelijk een andere invulling krijgen die de nieuwe weg meer benut als etalage.

In de weergegeven denkbare doorontwikkeling van de westelijke en oostelijke variant ontstaat tussen de brug en de kruising met de Kuipersweg aan de westzijde (het terrein van Van der Hoeven) een mogelijkheid om daar nieuwe bedrijfspanden te realiseren die passen bij de nieuwe entree van het gebied en bij de visie op het gebied zoals ontwikkeld voor de revitalisering. De in bovenstaande figuur gegeven invulling is niet meer dan indicatief.

Bij variant Oost is aangegeven hoe aan de oostzijde een doorsteek gerealiseerd kan worden tussen kruising met de Kuipersweg en de Barwoutswaarder. Door dit in te richten als erfaansluiting kan in de doorontwikkeling nog een doodlopende structuur worden opgeheven en een goed functionerende openbare ruimte worden gecreëerd. Deze doorontwikkeling is ingetekend bij de oostelijke variant omdat die dan weinig meerkosten geeft om te realiseren. Ook in de westelijke variant is zo'n doorontwikkeling denkbaar.

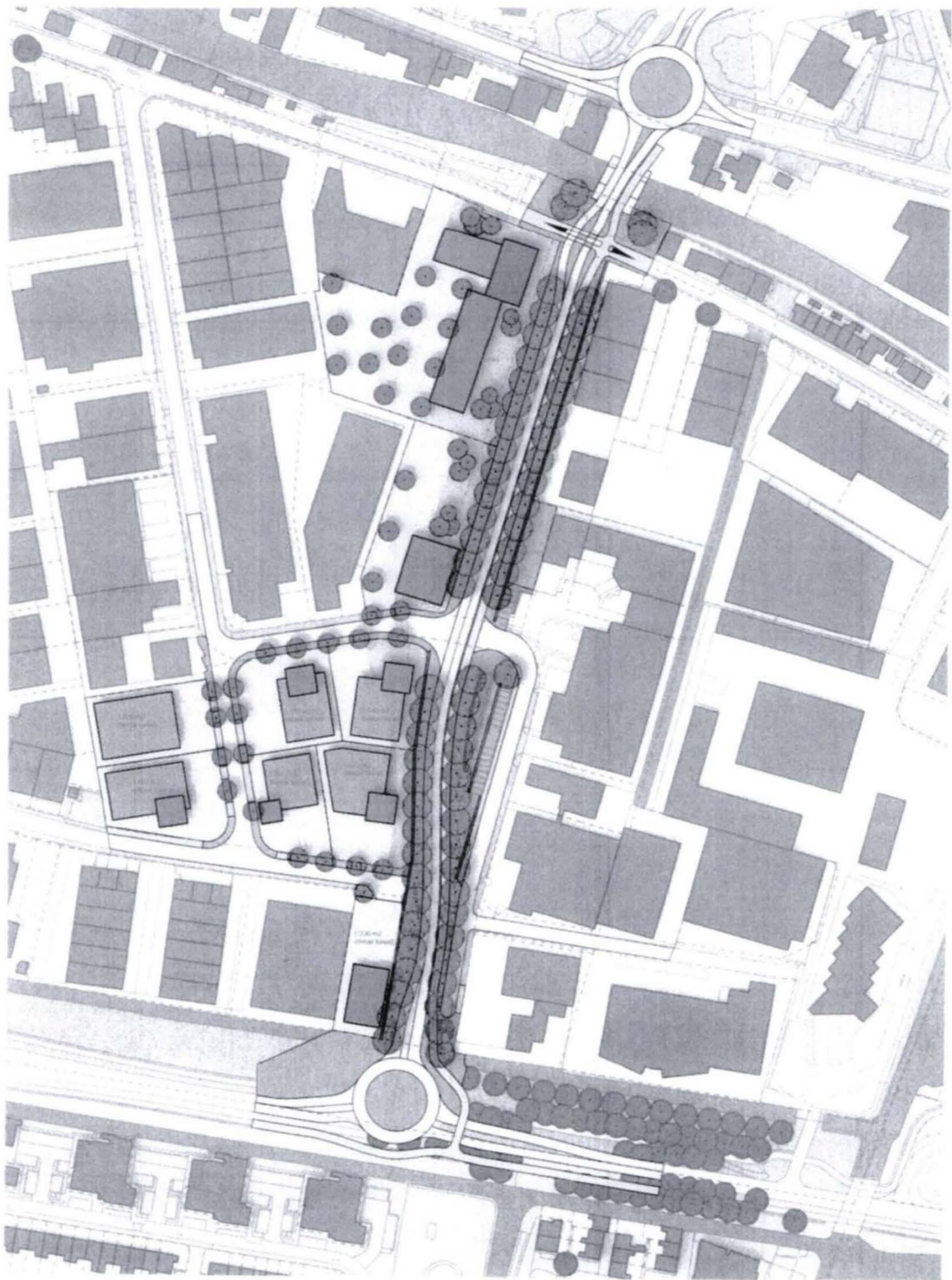
Wat betreft het gebied tussen kruising Kuipersweg en de Hollandbaan zijn de overwegingen als volgt. Naast financiële overwegingen voor een keuze uit de varianten Oost of West spelen ook een aantal inhoudelijke overwegingen. We geven hier de stedenbouwkundige en ruimtelijke argumenten. In bijlage 12 zijn de economische overwegingen weergegeven. Bij een westelijk tracé zal het pand van borrelhapjesfabriek van A-Ware en het autobedrijf van PHG aangekocht moeten worden. Dat is kostbaar, maar zou het begin kunnen vormen van de lang gewenste verbetering van de structuur aan de westzijde. Bij realisatie van dit westelijke tracé ontstaan er restgrond die al in die eerste fase benut kunnen worden voor kleinschaliger bedrijven. Als denkbare en gewenste doorontwikkeling zou later ook de kaasopslag van Bouter aangekocht kunnen worden en kan de Kuipersweg doorgetrokken worden naar de Daggeldersweg. Dan is er een echte structuurverbetering, logische zichtlijnen en ontstaan er kavels van de gewenste omvang en kan het gebied vernieuwen en veranderen van karakter. Dit zijn de potentiële voordelen van de Westelijke variant dat zo'n ontwikkeling in gang worden gezet. In het westelijk tracé blijft de situatie van de panden aan de oostzijde zoals die is. Mogelijk wordt een actualisatie van die panden wel gestimuleerd doordat de gemeente de openbare ruimte daar verbetert. Het bestaande deel Kuipersweg wordt in die situatie een ventweg naast de nieuwe weg met groen, parkeerruimte en logistieke ruimte, zodat de ruimtelijke kwaliteit toeneemt en bedrijven en weg goed met elkaar kunnen functioneren.

Bij de Oostelijke Variant ontstaat op een andere manier een impuls voor revitalisering. De oostelijke variant maakt dat de verouderde panden aan de oostkant moeten worden aangekocht. Daar is helaas ook het vernieuwde pand van Twinsport bij. Bij een oostelijke tracé komen meer restgronden vrij dan bij een westelijk tracé. Dit verklaart ook voor een deel de lagere totale kosten. Aan de oostzijde kunnen op deze vrijkomende gronden nieuwe bedrijfspanden worden gerealiseerd die de nieuwe weg als 'etalage' kunnen benutten, maar die hun logistiek niet aan de nieuwe weg hebben, maar wat betreft verkeer georiënteerd zijn op de zijstraten. In deze situatie is daarom een aparte ventweg niet nodig. De zijstraat de gecreëerd wordt bij de kruising met de Kuipersweg is tegelijkertijd de basis voor toekomstige ontwikkelingen. In de eerste plaats de basis voor een doorsteek naar de Barwoutswaarder zoals eerder genoemd. In de tweede plaats op langere termijn als ontsluiting naar het oosten waar een aanpassing in de structuur gewenst is. Dit nog los van de vraag of dat gaat om modernisering van het bedrijventerrein of om eventuele (gedeeltelijke) transformatie naar andere functies.

In de Oost variant blijft A-ware en krijgt A-Ware een nieuwe toegang tot de bestaande logistieke ingangen en andere parkeerruimte om een conflict tussen weg en bedrijfslogistiek te voorkomen.

Beide varianten bieden een impuls aan de revitalisering. Van de ingreep aan de oostkant gaat een meer directe werking uit. Dat maakt dat de OMU een voorkeur heeft voor de variant Oost.

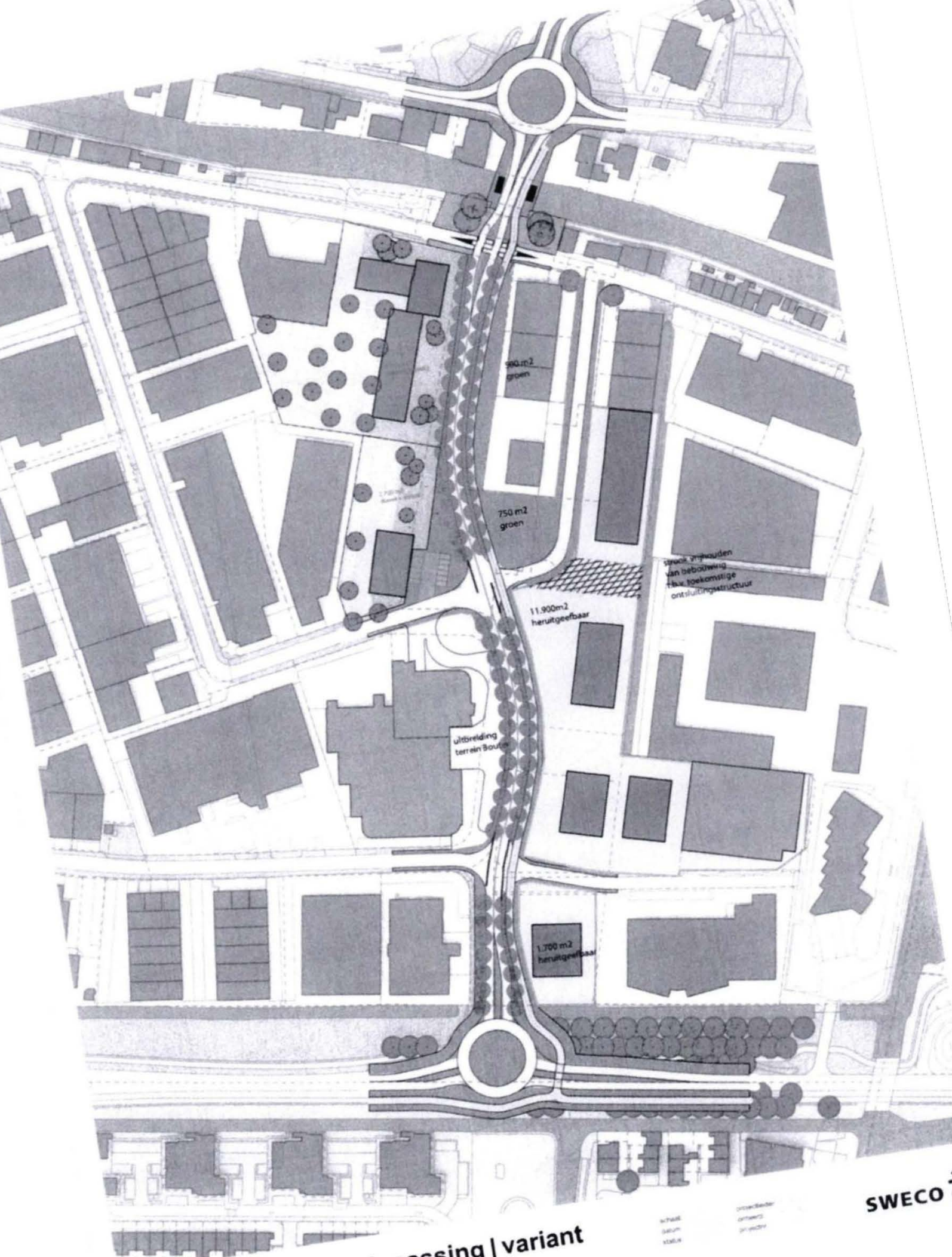
Een keuze uit de varianten vraagt het wegen van de financiële, economische en ruimtelijke aspecten. Dat kan gebeuren tegelijk met of nadat de keuze gemaakt is of het alternatief Rembrandtbrug wordt gekozen of niet.



Stedenbouwkundige inpassing | variant
 Studie Rembrandtbrug, gemeente Woerden

schaal
 datum
 status

ontwerp
 ontwerp
 ontwerp



Stedenbouwkundige inpassing | variant
Studie Rembrandtbrug, gemeente Woerden

SWECO

Bijlage 4

Bijlage 17: Brief OMU

Aan het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Woerden
Postbus 45
3440 AA Woerden

Tevens per e-mail: [REDACTED]

Utrecht, 29 mei 2020

Betreft: Samenwerking OMU en de gemeente Woerden bij project Brug Woerden-West

Geacht college,

Ik ontvang uw brief van 2 april 2020 met kenmerk 20U.06350, waarin u N.V. Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) uitnodigt om de mogelijkheden te verkennen van een meer intensieve samenwerking bij het project Brug Woerden-West in relatie tot de herstructurering van bedrijventerrein Barwoutswaarder.

Achtergrond

De gemeente Woerden onderzoekt een geschikt tracé voor een extra brug over de Oude Rijn. Eén van de opties is de zogenaamde 'Rembrandtbrug'. Dit binnenstedelijke tracé verbindt de Hollandbaan met de Rembrandtlaan en doorkruist zo een deel van bedrijventerrein Barwoutswaarder, ongeveer in het verlengde van de Kuipersweg.

Het Rembrandtbrugtracé lijkt in verkeerskundig en ruimtelijk opzicht aanzienlijk interessanter te zijn dan de andere tracés die door u worden onderzocht, maar is tevens relatief complex en kostbaar omdat het tracé alleen gerealiseerd kan worden door een aantal bedrijven aan te kopen en een deel van het bedrijventerrein opnieuw in te richten.

Op uw uitnodiging heeft OMU de afgelopen periode deelgenomen aan het ontwerpteam dat de verschillende mogelijkheden heeft geanalyseerd waarop het Rembrandtbrugtracé het bedrijventerrein Barwoutswaarder zou kunnen doorkruisen. Dit heeft geresulteerd in twee voorkeursvarianten voor het Rembrandtbrugtracé: Oost en West.

Concreet heeft de door u aangestelde projectmanager, [REDACTED] aan OMU gevraagd om aan te geven tot welke kansen en belemmeringen de varianten Oost en West zouden leiden in relatie tot de gewenste herstructurering van Barwoutswaarder. Tevens heeft hij verzocht om in beeld te brengen welke mogelijke rollen weggelegd zouden zijn voor OMU in het vervolgtraject. In deze brief ga ik op die twee vragen in.

Consequenties Rembrandtbrugtracé voor herstructurering Barwoutswaarder

Naar de mening van OMU bieden beide varianten veel aanknopingspunten voor een algehele opwaardering en herstructurering van Barwoutswaarder. Dit relatief oude deel van het bedrijventerrein is niet planmatig ontwikkeld maar is organisch ontstaan, en wordt daarmee gekenmerkt door veel verouderd vastgoed en een onoverzichtelijke en inefficiënte verkavelings- en wegenstructuur.

Met uitzondering van enkele grotere spelers zijn de aanwezige bedrijven veelal kleinschalig en lokaal van aard. De meeste van de ondernemers zijn niet specifiek gebonden aan dit (deel van) het bedrijventerrein. De geregistreerde leegstand is weliswaar laag, maar ook zien we dat veel van de bedrijfshallen gedateerd zijn en onderbenut worden.

In het Programma Herstructurering Bedrijventerreinen heeft uw college Barwoutswaarder aangewezen als prioritaair terrein. Mede als gevolg van het versnipperde eigendom, de lage leegstand en gebrek aan urgentie komt de opwaardering van Barwoutswaarder echter slechts moeizaam op gang. Een majeure externe ingreep, zoals de aanleg van een nieuwe brug en de bijbehorende ontsluitingsweg, kan naar onze mening een significant vliegwieleffect hebben. Op deze wijze kan het bestaande verouderde terrein ingrijpend worden geherstructureerd, met toekomstgerichte kavels, panden en activiteiten. Dit strookt met de beleidsambities van de provincie Utrecht om de vraag naar bedrijfslocaties zo veel mogelijk te vervullen door middel van intensivering van bestaande bedrijventerreinen, zodat uitbreiding tot een minimum beperkt kan blijven.

Welke van de twee varianten Oost en West feitelijk zal worden gerealiseerd, zal grotendeels het gevolg zijn van de (on)mogelijkheden om de benodigde bedrijfspanden te verwerven. Vooralsnog lijkt variant Oost iets kansrijker en interessanter dan variant West, om de volgende redenen:

- De bedrijfsactiviteiten van A-Ware Bouter Cheese, één van de grootste spelers in dit deel van Barwoutswaarder, worden vrijwel niet geraakt door het tracé (bij variant West is dit wel het geval).
- Er ontstaat ontwikkelpotentie aan weerszijden van het tracé (bij variant West is dat slechts aan één zijde van het tracé).
- Méér dan bij variant West het geval is, wordt er een nieuwe stedenbouwkundige structuur geboden richting de gemeentewerf, het gemaal en de vestiging van Arie Blok. Hiermee kan beter worden voorgesorteerd op een toekomstige herstructurering of transformatie van het meest oostelijke deel van Barwoutswaarder.

Mogelijke rollen voor OMU

Gezlen voornoemde kansen die het Rembrandtbrugtracé biedt voor de herstructurering van Barwoutswaarder, zou OMU graag een bijdrage (blijven) leveren aan de verdere planvorming, voorbereiding en uitvoering van dit project. Voortbordurend op onze reguliere activiteiten op bedrijventerreinen, en zonder te concurreren met marktpartijen, zie ik de volgende rollen mogelijk weggelegd voor OMU bij deze opgave:

- **Faciliterende rol:**
 - Richting marktpartijen: intermediairrol om te verplaatsen bedrijven te ondersteunen bij hun huisvestingsopgaven. Denk aan het begeleiden van ondernemers in de zoektocht naar alternatieve locaties, en/of alternatieve ruimte bieden in afstemming met de 'schulfruimte' opgave.
 - Richting de gemeente: kennis delen over de ontwikkelpotentie, intensiveringsmogelijkheden en kansrijke doelgroepen van de vrijkomende zones aan weerszijden van het tracé.
- **Financierende rol:**
 - Overbruggingskredieten en andere financieringsvormen verlenen in relatie tot het vastgoed, zodat ondernemers (eigenaren en gebruikers) de handen vrij hebben om te zoeken naar nieuwe huisvesting.
- **Investerende rol:**

Risicodragend verwerven en (laten) ontwikkelen van te herstructureren bedrijfskavels – hetzij zelfstandig, hetzij participierend in een consortium met andere partijen. Uitgangspunt daarbij is een haalbare businesscase.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de kansen die OMU ziet in het Rembrandtbrugtracé en de rollen wij kunnen spelen in het vervolg. Wij zullen de komende periode nader in overleg treden met [redacted] over hoe de samenwerking tussen de gemeente en OMU nader vormgegeven kan worden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Directeur

N.V. Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht

Bijlage 5

RAADSVORSTEL

20R.00782



Indiener: College van burgemeester en wethouders

Datum: 8 september 2020

Portefeuillehouder(s): Wethouder Noorthoek

Portefeuille(s): Verkeer en vervoer

Contactpersoon: [REDACTED]

Tel.nr.: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Onderwerp:

Brug Woerden-West

Samenvatting:

Na het raadsbesluit op 4 april 2019 (19r.00084) is gestart met een vergelijkend onderzoek naar twee mogelijke brugverbindingen tussen het Rietveld en de Hollandbaan, de Gildenbrug en Rietveldbrug. Gedurende het participatieproces zijn twee nieuwe alternatieven ingediend. De Rietveldbrug-West en Rembrandtbrug. Omdat het alternatief Rembrandtbrug verreweg de grootste bijdrage heeft aan de verkeersdoelstelling maar nog niet voldoende was uitgewerkt heeft de raad besloten om op 23 januari 2020 (19r.00953) te besluiten deze eerst gelijkwaardig aan de andere alternatieven uit te werken (fase 2). Nu het onderzoek naar de brugalternatieven is afgerond stellen wij de raad voor om in het project Brug Woerden-West het alternatief Rembrandtbrug te kiezen als voorkeursalternatief en dit voorkeursalternatief verder uit te werken, zo spoedig mogelijk door middel van een ruimtelijke procedure verankeren in een bestemmingsplan of omgevingsplan en vervolgens over gaan tot realisatie en hiervoor de benodigde financiële middelen beschikbaar te stellen en voor het nog niet financieel gedekte deel actief middelen te verwerven bij derden.

Gevraagd besluit:

1. Het alternatief Rembrandtbrug te kiezen en te realiseren en hiertoe de voorbereidingen te starten.
2. Vooralsnog uit te gaan van realisatie variant Oost, maar de keuze tussen variant Oost en West aan het college te laten en te laten afhangen van de beste businesscase, waaronder bijdragen van derden zoals bedoeld onder lid 6 van het gevraagde besluit.
3. Het college op te dragen het project Rembrandtbrug uiterlijk in 2026 op te leveren.
4. Hiervoor een aanvullend bruto krediet van € 12.465.000 (netto €8.865.000) beschikbaar te stellen en de financiële effecten door middel van een begrotingswijziging gefaseerd in de meerjarenbegroting te verwerken.
5. Het college te autoriseren voor het doen van uitgaven van € 4.400.000 voor de jaren 2020 en 2021.
6. Het college de opdracht te geven minimaal €1.600.000 actief te vinden in bijdragen bij overheden en overige denkbare samenwerkingspartners, inkomsten uit gebiedsontwikkeling, mogelijke besparingen en vormen van publiek-private samenwerking.
7. Het college de opdracht te geven zo spoedig mogelijk en zorgvuldig de ruimtelijke procedures te doorlopen zodat de realisatie in 2024 kan starten en het project Rembrandtbrug in 2026 wordt opgeleverd.
8. Het college de opdracht te geven de raad twee keer per jaar inhoudelijk te informeren over de voortgang van het project Rembrandtbrug.

Inleiding

Waarom wordt dit voorstel nu voorgelegd?

De raad heeft op 4 april 2019 (19r.00084) opdracht gegeven voor een vergelijkend onderzoek naar een verbinding tussen het Rietveld en de Hollandbaan (fase 1). In de opdracht waren twee alternatieven benoemd, te weten; de Gildenbrug en Rietveldbrug, met de mogelijkheid om vanuit participatie onder voorwaarden extra alternatieven in te brengen. Gedurende het participatieproces zijn twee nieuwe alternatieven ingebracht, namelijk de Rietveldbrug-West en de Rembrandtbrug die voldoende aan de vooraf gestelde voorwaarden voldoen. De Rietveldbrug-West was relatief eenvoudig uit te werken tot nagenoeg het niveau van de door de raad benoemde alternatieven, omdat deze qua complexiteit redelijk vergelijkbaar is met de Rietveldbrug.

Het alternatief Rembrandtbrug is toen vanwege de complexe inpassing en ruimtelijke samenhang alleen op hoofdlijnen uitgewerkt. Alhoewel duidelijk is geworden dat dit alternatief verkeerskundig het meest bijdraagt aan de doelstelling van de raadsopdracht, namelijk het ontlasten van de route Rembrandtlaan - Jozef Israëlslaan – Boerendijk, was dit alternatief op dat moment nog niet op het niveau uitgewerkt dat er conform het door de raad vastgestelde beoordelingskader (zie startnotitie bij de raadsopdracht, 19.003365) een beoordeling kon plaatsvinden.

Om die reden heeft op voorstel van het college de raad op 23 januari 2020 besloten (raadsbesluit 19r.00953) het alternatief Rembrandtbrug eerst gelijkwaardig aan de andere alternatieven uit te werken (fase 2). Nu deze uitwerking is afgerond, is ook de eindrapportage project Brug Woerden-West geactualiseerd en gecompleteerd.

Overeenkomstig de motie Extra onderzoek Rembrandtbrug (20.001950) is op 20 mei 2020 een technische sessie georganiseerd waarin de concept-resultaten van de onderzoeken en de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) met de raad zijn besproken. Op 30 juni 2020 heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen de diverse groeperingen die betrokken zijn geweest in het participatieproces en een vertegenwoordiging van de raad.

Op basis van de eindrapportage en het gevoerde proces van participatie kan nu politiek een afweging worden gemaakt tussen de vier alternatieven: Rembrandtbrug, Gildenbrug, Rietveldbrug en Rietveldbrug-West en kan besluitvorming plaatsvinden over het te kiezen alternatief.

Participatieproces

Hoe is dit voorstel tot stand gekomen

Vanwege de lange en gevoelige historie die het project kent en de impact die een nieuwe brug en bijbehorend tracé kan hebben, is een intensief en transparant participatieproces opgezet. Er is gebruik gemaakt van het online platform www.brugwoerdenwest.nl waar alle rapportages, tekeningen en presentaties staan en alle relevante informatie beschikbaar is.

Direct belanghebbenden

Vanaf het begin is het projectteam in gesprek gegaan met de direct belanghebbenden door middel van informatiebijeenkomsten, ontwerpateliers en tientallen keukentafelgesprekken.

Het participatieproces heeft duidelijk gemaakt dat, om tot begrip en acceptatie te komen van deze ingrijpende keuze, er een samenhang moet zijn tussen de toekomstontwikkeling van Woerden en de locatie van de brug. Over het algemeen wordt de nut en noodzaak van een nieuwe oeververbinding niet ter discussie gesteld, en was er een breed draagvlak om als tussenstap (fase 2) eerst het alternatief Rembrandtbrug nader uit te werken voordat besluitvorming plaatsvindt over de vier alternatieven.

De bijeenkomst op 30 juni jl. heeft duidelijk gemaakt dat dit proces op hoofdlijnen goed is verlopen en er – ondanks een reeks aandachtspunten - een brede voorkeur bestaat voor het alternatief Rembrandtbrug.

Over-de-Brug-proces

In het Over-De-Brug-proces hebben bewoners zich gebogen over de vraag "Als de brug er komt, welke maatregelen kunnen we dan treffen om toch een positief effect op de leefomgeving te creëren?". In fase 1 van het onderzoek heeft een team van acht bewoners deze vraag beantwoord

voor de Gildenbrug en Rietveldbrug. Dit heeft geleid tot twee adviezen (20i.04222). Op basis van de ervaringen in de eerste fase is in de tweede fase voor de nadere uitwerking van het alternatief Rembrandtbrug het Over-De-Brug-proces voortgezet als een meer open proces, waarin bewoners suggesties hebben gedaan over de brede leefomgeving.

Adviesgroep

De adviesgroep heeft het projectteam vanaf het begin geadviseerd op het proces en de inhoud. De adviesgroep bestond in de eerste fase uit: de wijk-/dorpsplatforms Molenvliet, Rijnrovers, Zegveld en Schilderskwartier, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond en Stichting Hugo Kotenstein. In fase 2 is de adviesgroep aangevuld met een vertegenwoordiger van het Bomenkwartier, een vertegenwoordiger van de watersportsector en is de vertegenwoordiging van het dorpsplatform Rijnrovers uitgebreid met een bewoner wonend op de locatie van de Rembrandtbrug.

Tot aan de zomer 2019 (fase 1) waren ook de Ondernemerskring Woerden (OKW) en Platform Ondernemersvereniging Woerden (POVW) vertegenwoordigd in de adviesgroep. Om standpunten beter te kunnen benadrukken heeft de OKW en POVW besloten om los van de adviesgroep te blijven meedenken en adviseren.

Zowel de adviesgroep als OKW/POVW hebben om bovengenoemde reden een advies opgesteld en geadviseerd - met een reeks aandachtspunten - te besluiten om het alternatief Rembrandtbrug te realiseren. (20i.04228, 20i.04229)

Samenwerking met bestuurlijke partners

De afgelopen maanden is regelmatig overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, de Provincie Utrecht, de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) en in het kader van de verkeersanalyse A12 Gouda – Utrecht ook met de provincie Zuid-Holland en het Rijk. De signalen uit de gevoerde overleggen hebben wij meegewogen in ons raadsvoorstel.

Samenwerking met andere gemeenten

Er is in het onderzoek niet samengewerkt met een andere gemeente. Wel is er met de OMU namens de Provincie Utrecht samengewerkt. De OMU heeft gedurende het onderzoek naar de Rembrandtbrug (fase 2) meegedacht en geadviseerd op de inhoud, haar kennis en expertise ingezet en heeft tevens haar bevindingen omtrent de Rembrandtbrug en mogelijke samenwerking voor een volgende fase Rembrandtbrug beschreven in een brief aan het college (20i.04224)

Wat willen we bereiken?

- Het realiseren van een Rembrandtbrug, aansluitende wegen en kruispunten die daadwerkelijk bijdragen aan het ontlasten van de route Rembrandtlaan-Jozef Israëlslaan-Boerendijk en een robuuster verkeersnetwerk in Woerden-West.
- Daarbij de kansen benutten die een brug en wegtracé kan hebben voor de herstructurering van het bedrijventerrein Barwoutswaarder en de verdere (binnenstedelijke) ontwikkeling van Woerden.
- De besluiten die nu genomen worden zo snel mogelijk verankeren in formele en onherroepelijke ruimtelijke besluiten en vervolgens het project Rembrandtbrug te realiseren.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het nader uitwerken van de Rembrandtbrug in nauwe samenwerking met belanghebbenden, het aankopen van de benodigde eigendommen, het actief verwerven van bijdragen van overheden en overige samenwerkingspartners, het plan procedureel en juridisch te verankeren in een bestemmingplan/omgevingsplan en vervolgens overgaan tot realisatie van het project Rembrandtbrug.

Ook in deze fase is een zorgvuldig participatieproces belangrijk waarin alle belangen een plek krijgen. Gelet op het belang van het bedrijventerrein zullen we individuele bedrijven en het OKW/POVW betrekken. Daarnaast zal de huidige adviesgroep, eventueel aangevuld, weer adviseren en meedenken. Ten slotte zullen belanghebbende en belangstellende inwoners van Woerden betrokken worden tijdens onder andere ateliersessies. Het online platform www.brugwoerdenwest.nl zal weer een belangrijk communicatiekanaal zijn. Natuurlijk begrijpen we dat het voor bewoners en bedrijven die door het project moeten verhuizen

heel ingrijpend is. We zullen zorgvuldig omgaan met hun belangen. We doen dit door binnen de wettelijke mogelijkheden goed met compensatie om te gaan, hen bij de voortgang te betrekken en te ondersteunen in het veranderingsproces en op kosten van de gemeente deskundige bijstand aan te bieden.

De raad zal twee keer per jaar worden geïnformeerd over de voortgang van het proces.

Argumenten

1.1. Het alternatief Rembrandtbrug te kiezen en te realiseren en hiertoe de voorbereidingen te starten, omdat:

- a. Dit alternatief verkeerskundig gemiddeld meer dan twee keer zoveel dan de andere alternatieven bijdraagt aan de doelstelling om de route Rembrandtlaan-Jozef Israellaan-Boerendijk te ontlasten en in Woerden-West een betere doorstroming en verkeerstructuur te realiseren.
- b. Dit alternatief voordelen heeft wat betreft de ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit.
- c. Uit de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) blijkt dat dit alternatief de meeste maatschappelijke baten oplevert, ondanks dat daar hoge kosten tegenover staan. Het (naast-)beste alternatief wat betreft kosten-batenverhouding (de Gildenbrug) zoveel nadelen en zo weinig draagvlak heeft, dat dit niet als een toekomstbestendige keuze wordt gezien.
- d. Bij dit alternatief een eventuele doorontwikkeling op termijn naar een westelijke randweg goed mogelijk is en een goede combinatie tussen een brug en randweg oplevert.
- e. Dit alternatief een impuls geeft aan de gewenste herstructurering van bedrijventerrein Barwoutswaarder, waardoor ook de OMU bereid is samenwerkend en risicodragend deel te nemen.
- f. Uit het gevoerde participatieproces kan worden gesteld dat dit alternatief op relatief veel draagvlak kan rekenen bij bewoners en bedrijven in Woerden.

1.2. Vooralsnog uit te gaan van realisatie variant Oost, maar de keuze tussen variant Oost en West aan het college te laten en te laten afhangen van de beste businesscase, waaronder bijdragen van derden zoals bedoeld onder lid 6 van het gevraagde besluit, omdat:

- g. We de omvang van de totale investering zo beperkt mogelijk willen houden.
- h. Er inhoudelijk niet bij voorbaat een voorkeur is voor variant Oost of West.
- i. We de keuze van de variant mede willen bepalen op basis van de meerwaarde die de variant kan hebben voor betrokken bedrijven en de totale businesscase voor de gemeente.
- j. De mogelijkheid aanwezig is dat er extra bijdragen beschikbaar gesteld worden, die een duurdere variant mogelijk maken.

1.3. Het college op te dragen het project uiterlijk eind 2026 op te leveren, omdat:

- k. We het project snel, maar in een realistische termijn, willen realiseren.
- l. We, ten opzichte van de in de eindrapportage genoemde opleverdatum van eind 2025/1^o kwartaal 2026, het verstandig vinden om voldoende tijd te nemen voor de realisatie en de verplaatsingsopgave van bedrijven om zo risico's te beperken en mogelijk ook meer bijdragen te verwerven.

1.4. Hiervoor een aanvullend bruto krediet van € 12.465.000 (netto €8.865.000) beschikbaar te stellen, en de financiële effecten door middel van een begrotingswijziging in de meerjarenbegroting te verwerken, omdat:

| | |
|---|----------------------|
| Kosten Rembrandtbrug (uitvoering eind 2026) | € 21.600.000 |
| Waarde restgrond | € 2.000.000 |
| Reeds gebruikt voorbereidingskrediet | € 865.000 + |
| Totale bruto investering Rembrandtbrug | € 24.465.000 |
| Bestaand krediet | € 12.000.000 - |
| Totaal aanvullend bruto krediet | € 12.465.000 |
| Bijdragen van derden | € 1.600.000 |
| Waarde restgrond | € 2.000.000 |
| Netto aanvullend krediet | € 8.865.000 - |

- m. De Rembrandtbrug variant Oost conform de kostenraming (20i.04219) te realiseren is voor een bedrag van €21.300.000. Dit bedrag is opgehoogd naar €21.600.000 om voldoende tijd te nemen voor de realisatie en de verplaatsingsopgave van bedrijven om zo risico's te beperken en mogelijk ook meer bijdragen te verwerven.
- n. De netto aankoopkosten van vastgoed in de kostenraming (20i.04219) €9.000.000 bedragen. De bruto kosten voor aankoop grond en vastgoed bedragen €11.000.000. De resterende aangekochte percelen welke niet nodig zijn voor het realiseren van het tracé weer verkocht worden en de opbrengsten hiervan € 2.000.000 bedragen.
- o. Er reeds €12.000.000 in de begroting is gereserveerd.
- p. Er van het bedrag genoemd onder lid o reeds €865.000 is uitgegeven als gevolg van het reeds uitgevoerde onderzoek naar de verschillende brug alternatieven.
- q. De bruto kosten voor de voorbereiding en realisatie van het alternatief Rembrandtbrug variant Oost €24.465.000 bedragen (de bedragen onder lid m, n en p bij elkaar opgeteld).
- r. Er bruto een aanvullend krediet benodigd is van €12.465.000 (bedragen onder lid q en o van elkaar afgetrokken).
- s. Bijdragen van overheden en overige denkbare samenwerkingspartners tussen de €2 - €4 mln. kansrijk zijn en het daarom verantwoord is om nu uit te gaan van minimaal €1,6 mln. aan financiële bijdrage, waarbij de mogelijkheid bestaat om extra bijdragen te verwerven voor een duurdere variant of het dekken van risico's.
- t. We ruimte willen houden om een balans te vinden tussen het zo laag mogelijk houden van de totale kosten en het optimaliseren van het alternatief, ten gunste van meerwaarde en daarmee van kansen op bijdragen van derden. Zie verder ook de paragraaf financiën.
- u. Het in totaal gaat om aanvullend netto krediet van €8.865.000 (het bedrag in lid r verminderd met de bedragen in lid s en lid n).

1.5. Het college te autoriseren voor het doen van uitgaven van € 4.400.000 voor de jaren 2020 en 2021.

- v. Er nog dit jaar gestart wordt met de nadere uitwerking van de Rembrandtbrug en volgend jaar ook gestart wordt met het verwerven van eigendommen om daarmee het project conform planning te kunnen realiseren.
- w. De begroting 2021 – 2024 reeds is opgesteld en deze gewijzigd dient te worden als gevolg van het te nemen besluit.

1.6. Het college de opdracht te geven minimaal €1.600.000 actief te vinden in bijdragen bij overheden en overige denkbare samenwerkingspartners, inkomsten uit gebiedsontwikkeling, mogelijke besparingen en vormen van publiek-private samenwerking, omdat:

- x. Gelet op de meerwaarde van het project voor de herstructurering, voor de verkeersveiligheid, voor snellere fietsroutes, voor duurzame ontwikkeling en voor de kortere en langere termijn gebiedsontwikkeling, er diverse mogelijkheden zijn om subsidies te verwerven en kosten voor een deel te verhalen in toekomstige gebiedsexploitaties etc.
- y. Het de moeite waard is om te verkennen of er kansen zijn het project te realiseren tegen lagere kosten door win-winsituaties te creëren met andere partijen. Zo willen we nagaan of we het project zo kunnen vormgeven dat lokale en/of regionale uitvoerende en

ontwikkende bedrijven vanwege hun lokale aanwezigheid en betekenis voor de gemeente Woerden een relatief voordeel hebben om het project relatief kostenefficiënt te realiseren. Ook de samenwerking met OMU willen we zo vorm geven dat er win-situaties te halen zijn tussen aankopen voor herstructurering en het realiseren van het tracé. Al deze werkvormen zullen verkend worden binnen de mogelijkheden van de geldende aanbestedingswetgeving.

- z. Het project duidelijk een bovenwijkse rol vervult die ten gunste komt aan toekomstige ontwikkelingen en daarom de kosten voor een deel verhaald kunnen worden in toekomstige grondexploitaties.

1.7. Het college de opdracht te geven zo spoedig mogelijk en zorgvuldig de ruimtelijke procedures te doorlopen zodat de realisatie in 2024 kan starten en het project in 2026 wordt opgeleverd, omdat:

- aa. Het van belang is om genomen besluiten onomkeerbaar te verankeren in formele ruimtelijke procedures en besluiten.
- bb. Het van belang is direct betrokken bewoners en bedrijven zekerheid en ondersteuning te bieden door middel van een duidelijke procedureel kader en zorgvuldig proces.
- cc. Het van belang is zo spoedig mogelijk een afbakening te maken welke zaken onder het project Brug-Woerden-West ook procedureel worden opgepakt en welke zaken onder herstructurering of andere dossiers.

1.8. Het college de opdracht te geven de raad twee keer per jaar inhoudelijk te informeren over de voortgang van het project, omdat:

- dd. De raad stapsgewijs in het proces mee te nemen en te betrekken bij de keuzes die in de loop van het project worden gemaakt.
- ee. Voorbereidingskredieten voor de volgende planfasen ten laste komen van het totale budget en de raad na besluitvorming via periodieke monitoring kan bijsturen op het geheel.

Kanttekeningen, risico's en alternatieven

1.1 Risico's

Het alternatief Rembrandtbrug als enige alternatief verder uit te werken en in procedure te brengen, met als risico dat:

- De kosten door bijvoorbeeld marktontwikkeling hoger uitvallen.
- Bijdragen van overheden of andere samenwerkingspartners niet worden gehonoreerd, waardoor er onvoldoende beschikbaar budget is.
- Het proces van aankopen van grond en vastgoed anders loopt waardoor eerder geld en mogelijk alternatieve locaties nodig zijn dan nu voorzien.

1.2 Rembrandtbrug het enige alternatief

Het alternatief Rembrandtbrug als enige alternatief verder uit te werken en in procedure te brengen, met als kanttekening:

- Dat daarmee bewust gekozen wordt om geen terugvaloptie open te houden in de vorm van een ander alternatief. Dit omdat de meerwaarde van het alternatief Rembrandtbrug echt onderscheidend is en maatschappelijk het zeer ongewenst is de huidige onzekerheid langer te laten bestaan.

1.3 Kanttekeningen

- Het alternatief Rembrandtbrug een complexe en ingrijpende keuze is en het nadeel kent dat ten behoeve van de realisatie van de Rembrandtbrug veel woningen en bedrijven moeten wijken.
- Er overwogen kan worden om nog één of meerdere jaren extra tijd te nemen voor voorbereiding en realisatie. Daardoor zouden ondernemers en bewoners nog meer tijd krijgen om zich elders te huisvesten en zou de begroting hierdoor de komende jaren kunnen worden ontlast, waardoor er in het kader van de strategische heroriëntatie op korte termijn meer investeringsruimte ontstaat. Hier tegenover staat dat elk jaar meer tijd nemen meerkosten van €400.000 betekenen voor het in stand houden van de organisatie en het dekken risico's.

Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit

De bruto kosten voor het realiseren van het alternatief Rembrandtbrug (brug en bijbehorend tracé) worden geraamd op €24.465.000 mln. uitgaande van Variant Oost, realisatie eind 2026 (prijsspeil 1 januari 2020), waarbij de kostenramingen een onzekerheid hebben van ca. 25% en de reeds uitgegeven kosten als gevolg van het uitgevoerde onderzoek niet zijn meegenomen. De dekking wordt meegenomen in de voorstellen met betrekking tot de Strategische Heroriëntatie meegenomen.

We gaan uit van minimaal €1.600.000 aan bijdragen van derden en €2.000.000 aan opbrengsten als gevolg van verkoop van resterende - her te ontwikkelen - percelen. De keuze voor een westelijke variant willen we openhouden omdat deze variant meerwaarde kan hebben voor belanghebbende partijen waardoor extra bijdragen boven de €1.600.000 beschikbaar kunnen komen. Ook kan het wenselijk zijn om vanuit het perspectief van herstructurering toch enige aanvullende middelen beschikbaar te stellen.

In de begroting is reeds €12.000.000 als investering geraamd. Om tot de benodigde €24.465.000 te komen wordt aan de raad een aanvullend bruto krediet gevraagd van €12.465.000. Rekening houdend met €2.000.000 aan waarde restgrond en €1.600.000 aan bijdragen van derden betekent dit een aanvullend netto krediet van €8.865.000.

Werving bijdragen derden

Momenteel wordt al gewerkt aan de werving van bijdragen van overheden of andere samenwerkingspartners. In het kader van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van het Rijk is op dit moment al een aanvraag gedaan bij het ministerie van I&W voor een subsidiebijdrage van €1.600.000. Als deze aanvraag dit jaar niet wordt gehonoreerd is er volgend jaar weer een mogelijkheid. Verder werken provincie Utrecht en de gemeente samen aan de fietsroute Rembrandtlaan – Leidsestraatweg en hier liggen kansen op medebekostiging van de provincie. Ook hecht de provincie waarde aan de herstructurering van het bedrijventerrein waardoor kansen ontstaan voor medebekostiging. Zo zullen we de komende jaren alle mogelijkheden voor het realiseren van bijdragen blijven benutten. We achten een bijdrage tussen de €2.000.000 en €4.000.000 kansrijk en vinden het daarom verantwoord om nu uit te gaan van minimaal €1.600.000 aan bijdragen van derden. Als er verdere win-winsituaties mogelijk zijn blijft ook variant West in beeld.

Jaarlasten, rente en kapitaallasten

De totale jaarlasten stijgen als gevolg van het raadsbesluit vanaf 2027 met €447.693. In de begroting is reeds een jaarlast van €685.000 opgenomen. De jaarlasten om de Rembrandtbrug te realiseren zijn vanaf 2027 in totaal €1.133.493. In de onderstaande tabel zijn de jaarlasten, kapitaallasten en rentelasten tot en met 2027 weergegeven. Na 2027 blijven de jaarlasten gelijk aan die van 2027 tot einde van de afschrijftermijn. De kosten voor beheer en onderhoud zijn voor alle brugalternatieven hoger dan eerder voorzien. Daarnaast zijn de kosten voor de bediening van de brug toegevoegd, welke niet eerder in de begroting waren opgenomen. Daardoor nemen de jaarlasten vanaf 2027 voor beheer en onderhoud en brugbediening toe met €150.000 ten opzichte van de huidige begroting.

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|--|------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| Rentelasten tot ingebruikname | 0 | € 23.300 | € 105.300 | € 187.300 | € 247.300 | € 323.300 | € 387.300 | € - |
| Beheer en onderhoud | | | | | | | | € 200.000 |
| Exploitatie en bediening | | | | | | | | € 100.000 |
| Kapitaallasten | | | | | | | | € 833.493 |
| Totale jaarlasten | € - | € 23.300 | € 105.300 | € 187.300 | € 247.300 | € 323.300 | € 387.300 | € 1.133.493 |
| kapitaallasten huidige begroting | | | | € 267.900 | € 535.800 | € 535.800 | € 535.800 | € 535.800 |
| Beheer en onderhoud huidige begroting | | | | | | € 150.000 | € 150.000 | € 150.000 |
| Totale jaarlasten huidige begroting | € - | € - | € - | € 267.900 | € 535.800 | € 685.800 | € 685.800 | € 685.800 |
| Saldo t.o.v. huidige begroting | € - | € 23.300- | € 105.300- | € 80.800 | € 288.500 | € 362.500 | € 298.500 | € 447.693- |

Het is gebruikelijk dat de investeringen in de staat van investeringen in de betreffende jaarschijven wordt geraamd om de budgetten meerjarig te ramen, de financieringsbehoefte te kunnen bepalen en de schuldquote te kunnen berekenen. Jaarlijks wordt het college vervolgens geautoriseerd voor het doen van uitgaven in het begrotingsjaar zelf. Het saldo wordt in de najaarsrapportage 2021 opgenomen, omdat op dat moment de totale kapitaallasten worden geactualiseerd.

Onzekerheid en risico

Gelet op de omvangrijke investering, de complexe opgave en de ramingsonzekerheid is het van belang om in het projectmanagement strikt te sturen op de beheersing van de financiële risico's. Dat neemt niet weg dat onzekerheden blijven bestaan, zeker in de vastgoedmarkt, maar ook in bijdrage van derden. Dat kan meevallers en tegenvallers opleveren, de onzekerheid van de totale investering wordt geraamd op 25% en is gebruikelijk in deze fase van een project. Hierdoor blijft het risico bestaan dat door financiële tegenvallers, alsnog aanvullende financiële middelen beschikbaar moeten worden gesteld.

Communicatie

Het raadsbesluit zal middels de volgende kanalen bekend worden gemaakt:

- Persbericht aan de media;
- Gemeentelijk website;
- Woerdense Courant (infopagina);
- Projectwebsite Brug-Woerden-West;
- Social media-kanalen (Twitter, Instagram en facebook);

Vervolgproces

Gedurende het project Rembrandtbrug en de bijbehorende ruimtelijke procedures zal een vervolg worden gegeven aan het proces van participatie. De direct belanghebbenden zullen spoedig benaderd worden voor een persoonlijke gesprekken en ook worden uitgenodigd bij informatiebijeenkomsten en ontwerp/ateliersessies. Daarnaast zal de huidige adviesgroep betrokken worden om op de inhoud en het proces te blijven adviseren. De bijeenkomsten, rapporten, onderzoeken en presentaties zullen weer gedeeld worden via het online platform Brug Woerden-West.

Bevoegdheid raad:

Het betreft hier zowel de kaderstellende bevoegdheid van de raad alsook het budgetrecht van de raad (artikel 189 Gemeentewet e.v.) en de algemene bevoegdheid tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de gemeente (art. 108 juncto art. 147 Gemeentewet).

Bijlagen:

De besluitvorming vindt plaats op basis van de volgende rapportages en adviezen:

Rapportages Brug Woerden-West

Eindrapportage Brug Woerden-West (20i.04226)

Effectrapportage Brug Woerden-West (20i.04227)

Bijlagen rapportages Brug Woerden-West

Bijlage 1: Beoordelingskader (20i.04156)

Bijlage 2: Ontwerpuitgangspuntennotitie (20i.04209)

Bijlage 3: Afweging mogelijke varianten (20i.04210)

Bijlage 4: Notitie verkeerstromen (20i.04211)

Bijlage 5: Notitie doorvaarthoogtes (20i.04212)

Bijlage 6: Verkeerskundige beoordeling druktebeleving (20i.04213)

Bijlage 7: Archeologisch onderzoek (20i.04214)

Bijlage 8: Vooronderzoek bodem (20i.04215)

Bijlage 9: Onderzoek geluid (20i.04216)

Bijlage 10: Onderzoek Niet Gesprongen Explosieven (20i.04217)

Bijlage 11: Gebiedscontext (20i.04218)

Bijlage 12: Kostenraming brugalternatieven (20i.04219)

Bijlage 13: Ontwerpen (20i.04220)

- bijlage 14. Ontwikkelperspectief Rembrandtbrug (20i.04221)
- bijlage 15. Over-de-brug-team (20i.04222)
- bijlage 16. Eindrapport MKBA Brug Woerden-West (20i.04223)
- Bijlage 17: Brief OMU (20i.04224)
- Bijlage 18: Economische effect analyse (20i.04225)

Deze eindrapportage vervangt de rapportage Brug Woerden-West die in november 2019 (raadsvoorstel 19R.00901) ter kennisgeving aan de raad is aangeboden.

Adviezen Participatie Brug Woerden-West

- Advies Adviesgroep Brug Woerden-West (20i.04228)
- Advies POWW en OKW (20i.04229)
- Adviezen Over-de-brug-team (20i.04222)
- Advies Commissie Ruimtelijke kwaliteit en Erfgoed (20i.04230)

De indiener: College van burgemeester en wethouders

Secretaris



M.H. Brander

Burgemeester



V.J.H. Molkenboer



Onderwerp: Brug Woerden-West

De raad van de gemeente Woerden;

gelezen het voorstel d.d. 8 september 2020 van:
- burgemeester en wethouders

gelet op het bepaalde in artikel 189 e.v en art. 108 juncto art.147 van de Gemeentewet;

besluit:

1. Het alternatief Rembrandtbrug te kiezen en te realiseren en hiertoe de voorbereidingen te starten.
2. Vooralstnóg uit te gaan van realisatie variant Oost, maar de keuze tussen variant Oost en West aan het college te laten en te laten afhangen van de beste businesscase, waaronder bijdragen van derden zoals bedoeld onder lid 6 van het gevraagde besluit.
3. Het college op te dragen het project Rembrandtbrug uiterlijk in 2026 op te leveren.
4. Hiervoor een aanvullend bruto krediet van € 12.465.000 (netto €8.865.000) beschikbaar te stellen en de financiële effecten door middel van een begrotingswijziging gefaseerd in de meerjarenbegroting te verwerken.
5. Het college te autoriseren voor het doen van uitgaven van € 4.400.000 voor de jaren 2020 en 2021.
6. Het college de opdracht te geven minimaal €1.600.000 actief te vinden in bijdragen bij overheden en overige denkbare samenwerkingspartners, inkomsten uit gebiedsontwikkeling, mogelijke besparingen en vormen van publiek-private samenwerking.
7. Het college de opdracht te geven zo spoedig mogelijk en zorgvuldig de ruimtelijke procedures te doorlopen zodat de realisatie in 2024 kan starten en het project Rembrandtbrug in 2026 wordt opgeleverd.
8. Het college de opdracht te geven de raad twee keer per jaar inhoudelijk te informeren over de voortgang van het project Rembrandtbrug.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Woerden in zijn openbare vergadering, gehouden op

De griffier,

De voorzitter,

drs. M.J.W. Tobear

V.J.H. Molkenboer