

RAADSINFORMATIEBRIEF met beantwoording artikel 42 vragen

Van

college van burgemeester en wethouders

Vergadering van

12 december 2023

Kenmerk

Z/23/064605 / D/23/125919

Portefeuillehouder

Arjan Noorthoek

Portefeuille

Algemeen bestuurlijke zaken

Opsteller

Verkerk, Hans

Onderwerp

Beantwoording Schriftelijke vragen art. 42 RvO van Inwonersbelangen inzake Rembrandtbrug

Beantwoording van de vragen

1. Wanneer komen de studies van de nieuwe varianten van de Rembrandtbrug, die zijn toegezegd aan de raad?
Het raadsvoorstel inzake Variantstudie 2023 Rembrandtbrug is ingediend en te vinden op de website van de gemeenteraad. De Agendacommissie heeft de volgende planning: Politieke Avond 14 december, Raadsbehandeling 21 dec 2023.
2. Wordt er naast de second opinion ook naar de verkeerstechnische uitwerking gekeken door een externe verkeersdeskundige?
Nee, in het projectteam is voldoende professionele verkeerskundige vakkennis voor een goed verkeerstechnisch en logistiek ontwerp. Hierover wordt overlegd met de betrokken ondernemers. In het Definitief Ontwerp (start Q1 2024 na besluitvorming raad) wordt dit ontwerp gedetailleerder uitgewerkt.
3. Hoe zit het met vervuiling van de grond (onder andere het benzinstation aan de Leidsestraatweg), welke veiligheidsklasse is op deze locatie geconstateerd (zie ook CROW 400)?
In de voorkeurs-ontwerpvariant Midden worden de eigendommen van het benzinstation niet geraakt. Hoe om te gaan met eventuele bodemverontreiniging op deze locatie is geen issue.
4. Is er met de eigenaar van het benzinstation gesproken over de gevolgen van één van de varianten?
Ja, de exploitant van het benzinstation is in de afgelopen maanden geïnformeerd over de variantstudie, en het feit dat de ontwerpvarianten niet over de locatie van het benzinstation zijn getekend.
5. Hoe zijn de inwoners (fysiek) van de Rembrandtlaan betrokken geweest bij het project?
In 2021 en 2022 zijn ook deze bewoners betrokken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan Rembrandtbrug. Uit deze buurt zijn enkele inspraakreacties en zienswijzen ontvangen en beantwoord. In 2024 zal ook voor deze bewoners participatie georganiseerd worden over de verdere uitwerking van de ontwerpen.
6. Zijn de problemen op Barwoutswaarder inzake de omkeer mogelijkheden voor vrachtauto's definitief opgelost?
Ja. Er is nooit sprake geweest van een probleem. Dit issue betrof in de kern alleen het bedrijf Van den Boog Automotive omdat op het eigen terrein van dit bedrijf de ruimte te krap is om gemakkelijk te keren met autotrailers. In oktober 2023 is in een overleg met dit bedrijf (eigenaar en gebruikers) vastgesteld dat het geen probleem is en dat keren prima kan in de naastgelegen straat. Alle andere bedrijven aan de Barwoutswaarder kunnen keren op eigen terrein of aanliggende straten.

7. Het college geeft aan in hun Raadsinformatiebrief met kenmerk Z/23/058446/ D/23/098598 dat het bedrijf A-Ware inmiddels aangekocht is door de OMU. Hoe zit het met het tweede bedrijf op deze locatie?

Aanname is dat deze vraag gaat over de bedrijfslocatie Kuipersweg 30-34. Op datum van dit schrijven is de OMU in onderhandeling met de eigenaar over aankoop van deze locatie. De OMU en de gemeente houden elkaar op de hoogte van de gesprekken. Als de oostvariant van het tracé van de Rembrandtbrug gehandhaafd blijft zal de OMU de locatie betrekken in haar herontwikkeling van de bedrijfspercelen. Als uw raad instemt met ontwerpvariant Midden (conform hierboven aangehaald raadsvoorstel) is de OMU bereid om een deel van dit bedrijfsperceel door te verkopen aan de gemeente ten behoeve van de realisatie van het project Rembrandtbrug.

8. Hoe zit het met de uitgangspunten voor een duurzame herstructureren/revitalisering van het terrein, o.a. noemen wij een groene inpassing, rooilijnen en parkeren op eigen terrein?

De gemeente zal op deze onderwerpen uitgangspunten formuleren in het kader van een herontwikkelingsplan van de OMU. Dit is pas aan de orde in 2024, OMU heeft nog geen concreet plan.

9. Is provincie Utrecht 100% eigenaar van OMU? Of heeft het een meerderheidsbelang? Of zijn er meerdere eigenaren en zo ja wie zijn dit en welk belang heeft elke eigenaar?

OMU is in 2011 opgericht door de provincie Utrecht. De provincie Utrecht is 100% aandeelhouder van de OMU. Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht NV (OMU) werkt aan de herstructurering en transformatie van werklocaties in de provincie Utrecht. Door middel van herstructurering wordt plaats gemaakt voor nieuwe economie. Als investeerder, financier en intermediair pakt OMU leegstaande en verouderde kantoor- en bedrijfsruimte aan. Onder het motto 'plaats maken voor de nieuwe economie' werken ze aan duurzame bedrijventerreinen en een gezond vestigingsklimaat. Door het intensiveren van bestaande werklocaties zorgen ze voor optimale benutting van de schaarse ruimte. Daarbij werken ze intensief samen met ondernemers, gemeenten en vastgoedpartijen.

10. Klopt het dat bij een negatieve verwerving de OMU de kosten (van de inwoners of eigenaar) voor hun rekening nemen?

De OMU heeft de A-ware locatie aangekocht binnen haar Herstructureringsfonds. Dat fonds geeft OMU de (beleids)ruimte om een bepaalde onrendabele top op een herontwikkeling voor verlies te nemen. In de praktijk betekent dit, dat OMU de bestaande verouderde en onderbenutte bedrijfsgebouwen aankoopt tegen de getaxeerde marktwaarde. Na sloop van de gebouwen, asbestverwijdering, bodemsanering, etc. verkoopt OMU de vrijgekomen kavels bouwrijp tegen een marktconforme grondprijs aan passende ondernemers en marktpartijen die daar modern, duurzaam en intensief bedrijfsruimte zullen realiseren. Het financiële tekort dat het gevolg is van deze werkwijze, mag OMU tot op zekere hoogte voor haar rekening nemen.

11. Welke gevolgen heeft een nieuw uitwerking op het milieu en gesondeerde industrieterrein als deze wijzigt? Als het gevolgen heeft, hebben deze dan ook gevolgen voor andere bedrijven?

Aanname is dat deze vraag de herontwikkeling door OMU betreft. Er is nog geen concreet herontwikkelingsplan voor bovengenoemde bedrijfslocaties. Uitgangspunt is vanzelfsprekend dat een herontwikkeling past binnen het bestemmingsplan en geen negatieve gevolgen heeft voor andere bedrijven of milieu of omgeving.

12. Heeft de hoogte van de brug gevolgen voor de rotonde? Komt deze dan ook hoger te liggen? Wat betekent dit voor omwonenden en aanpalende bedrijven? Heeft het ook consequenties verkeerstechnisch?

De hoogte van de brug is bepalend voor de hoogte van de rotonde. In ontwerpvariant Midden is de brug niet hoger komen te liggen dan in de oorspronkelijke Oostvariant.

13. Als een nieuwe variant aan ons voorgelegd wordt is dan het verleggen of omleggen van elektriciteit en andere (hoofd)kabels, riolen en andere ondergrondse infrastructuur noodzakelijk? Zo, ja welke gevolgen heeft dit, wat zijn de geraamde kosten hiervoor?

Ja, onderdeel van de uitvoering zal ook het verleggen van kabels en leidingen en riolering zijn. Hierover is al geruime tijd overleg met de interne beheerders en alle nutsbedrijven. In het ontwerp wordt voor deze voorzieningen voldoende ruimte gereserveerd, ook met het oog toekomstige verduurzaming. In de kostenraming is een bedrag gereserveerd voor de eigen bijdrage van de gemeente in deze verleggingen, het andere deel van de kosten wordt betaald door de nutsbedrijven.

14. Krijgt de raad de tijd om **alle** stukken van de nieuwe variant te bestuderen, en daarna te bespreken met betrokkenen voordat er een politieke discussie over wordt gehouden? Wij vinden een termijn van 6 weken van publicatie tot eerste bespreking wenselijk. Om zo met alle (velen) betrokkenen af te kunnen stemmen.

Zoals te lezen is in het raadsvoorstel is tijdens de variantstudie uitgebreid geparticipeerd met de betrokken ondernemers. De vraag of er extra tijd kan worden genomen voor bestudering en stakeholders-overleggen is een procesvraag voor de Agendacommissie.

15. Is het mogelijk om opnieuw de locatie te schouwen (gedurende de voorgestelde zes weken) met alle raadsleden en deskundigen?

Ja, dat is mogelijk. In overleg met de griffie en de Agendacommissie kan hiervoor voor 14 december a.s. een moment

gepland worden voor raadsleden.

16. Is er onderzocht wat de gevolgen zijn voor de verkeersdruk als er een of twee bruggen open staan, maar ook de gevolgen die dit heeft voor geluidoverlast en fijnstof voor inwoners?

De bruggen worden bediend in het vaarseizoen in de periode april – oktober. In de periode oktober - maart blijven de bruggen dicht voor pleziervaart. Incidenteel wordt de brug geopend voor beroepsvaart. In het vaarseizoen worden de bruggen zo min mogelijk geopend in de spits, of blijven in het spitsuur volgens de regel gesloten. Als in het vaarseizoen buiten de spits één of twee bruggen open staan, leidt dit logisch even tot een tijdelijke wachtrij verkeer. Dit is vergelijkbaar als een verkeerslicht op rood staat op een kruispunt. Dit is geen probleem voor het verkeer. Negatieve gevolgen van een tijdelijke wachtrij qua geluid en fijnstof zijn er niet omdat stilstaande auto's minder uitstoten en vaak (automatisch) hun motor uitschakelen in stilstand.

Bijlagen
