

AANTEKENEN

Gemeente Woerden
t.a.v. de gemeenteraad, p.a. team Ruimtelijke plannen,
en het college van B&W
Postbus 45
3440 AA Woerden

11 MAART 2022

Datum: 10 maart 2022
Onze ref.: 20227629/STJO
Van: [REDACTED] advocaat

T: +31 70 31 31 062
M: [REDACTED]
E: [REDACTED]@feltz.nl

Betreft: Twin Sport / Rembrandtbrug (Woerden)

ZIENSWIJZE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN REMBRANDTBRUG

Geachte raad en college,

Namens Twin Sport Onroerend Goed B.V., Twin Sport B.V. en Twin Sport Online B.V. (hierna gezamenlijk in enkelvoud aangeduid als: "Twinsport") diende ik bij brief van 24 februari jl. pro forma zienswijzen in tegen zowel het ontwerpbestemmingsplan "Rembrandtbrug", als het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder 'Rembrandtbrug', zoals beide ontwerpbesluiten tot en met 24 februari 2022 ter inzage liggen (Gemeentebblad 2022, 931). In overeenstemming met de rechtspraak daarover (Vgl. ABRvS 11 september 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3097) voorzie ik de zienswijzen met betrekking tot het bestemmingsplan hierbij tijdig van gronden. De zienswijze tegen het hogere waarden besluit trek ik in.

I. Inleiding

1. Twinsport is eigenaar en gebruiker van de gronden aan de Kuipersweg 35-37 en Touwslagersweg 21, kadastraal bekend als gemeente Woerden, sectie D, nummers 777, 1484, 2600 en 3663. Deze gronden worden overeenkomstig het geldende bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Barwoutswaarder, Polanen en Putkop" gebruikt voor bedrijfsdoeleinden.
2. In het ontwerpbestemmingsplan "Rembrandtbrug" hebben deze gronden voor een deel in plaats van een bedrijfsbestemming een verkeersbestemming gekregen. Het zogenaamde Rembrandttracé is dwars door de bestaande gebouwen van Twinsport

geprojecteerd. Zie ter illustratie de volgende uitsneden van voornoemde (ontwerp)bestemmingsplannen:



3. Wanneer dit bestemmingsplan (ongewijzigd) zou worden vastgesteld, heeft dit grote gevolgen voor (de bedrijfsvoering van) Twinsport. Het zal alsdan de grondslag vormen om de betrokken gronden van Twinsport te (kunnen) onteigenen. Twinsport raakt dan een groot deel van haar panden en parkeerplaatsen kwijt. Ook zal de uitvoering van het bestemmingsplan logistieke gevolgen hebben voor de huidige bedrijfsactiviteiten. Er kan namelijk dan niet meer worden geladen en gelost.

4. Voor Twinsport is dit bestemmingsplan derhalve niet acceptabel. In ieder geval niet zonder een goede oplossing voor dit door de gemeente gecreëerde probleem. Twinsport is inmiddels twee jaar met de gemeente in gesprek om Twinsport met al haar werkgelegenheid voor Woerden te kunnen behouden. Er zal een oplossing moeten worden gevonden op i) de huidige locatie met een nieuwe kantoorruimte, parkeerplaatsen en ruimte voor het laden en lossen van vrachtwagens of ii) op een andere vergelijkbare locatie in Woerden waarbij het gehele bedrijf wordt verplaatst. Er is tot grote teleurstelling van Twinsport tot op heden nog geen enkele concrete oplossing aangedragen. Twinsport verzoekt uw raad om hoe dan ook dit bestemmingsplan niet vast te stellen totdat er een voor Twinsport acceptabele oplossing is.
5. Twinsport kan zich bovendien vanwege de volgende inhoudelijke bezwaren niet verenigen met het ontwerpbestemmingsplan en verzoekt uw raad om dit eveneens te betrekken in uw besluitvorming, hetgeen er toe moet leiden dat het plan niet op deze wijze kan worden vastgesteld.

II. Alternatieven

6. In paragraaf 2.2 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt beschreven dat er in aanloop van dit plan meerdere alternatieven zijn onderzocht. De voorkeursvariant was (eerst) de Gildenbrug. De Rembrandt-variant is pas later onderdeel geworden van het alternatievenonderzoek. Deze variant betekent ten opzichte van de andere alternatieven een complexe inpassing, aldus de toelichting. Verder wordt vermeld dat de raad op 15 oktober 2020 heeft besloten om de Rembrandtbrug te realiseren. Dit alternatief zou de grootste bijdrage leveren aan het verminderen van de verkeersdruk op de Jozef Israëlslaan-Boerendijk en op de Rembrandtlaan. Daarnaast zou dit alternatief kansen bieden voor de herstructurering van het bedrijventerrein Barwoutswaarder.
7. In de toelichting ontbreekt evenwel een onderbouwing voor voornoemde stellingen en dus de keuze voor de Rembrandtbrug ten opzichte van de andere onderzochte alternatieven. De verrichte studies zijn evenmin onderdeel van het ontwerp. Volgens Twinsport is dit onzorgvuldig, omdat de keuze voor de Rembrandt-variant een essentieel onderdeel is van onderhavige besluitvorming. Twinsport verzoekt het alternatievenonderzoek alsnog onderdeel te maken van de onderbouwing van dit plan.
8. Tussen de raadstukken van de raadgeving van 15 oktober 2020 trof Twinsport de Effectrapportage van augustus 2020 met bijlagen aan op basis waarvan het raadsbesluit zou zijn genomen en dit ontwerpbestemmingsplan vervolgens is opgesteld. Twinsport richt zich daarom op deze eindrapportage.

9. In de effectrapportage staat dat de doelstelling van het project is om met een nieuwe brug en hoofdonthoudingsroute tussen Rietveld/Leidsestraatweg en Hollandbaan, de intensiteiten op de route Rembrandtlaan–Jozef Israëlslaan–Boerendijk te reduceren zodat er een goede doorstroming en een veilig en robuust verkeersnetwerk in Woerden-West ontstaat en bijdraagt aan de verkeersvisie.
10. In paragraaf 4.2.1 van de effectrapportage wordt aangegeven dat op het thema 'verkeer en vervoer' de Rembrandtbrug het beste zou scoren, als gevolg van de hoogste bijdrage aan het verminderen van de verkeersdruk op de Jozef Israëlslaan-Boerendijk. Zo zou de Rembrandtbrug (in 2030) een afname van circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal op het genoemde weggedeelte betekenen. Bij de andere alternatieven gaat het om een afname van circa 3.000 (Gildenbrug), 1.500 (Rietveldbrug) en 1.200 (Rietveldbrug-West) motorvoertuigen per etmaal.
11. Twinsport merkt hierover op dat de projectdoelstelling niet het bereiken van de grootste reductie van de verkeersintensiteiten is. Het doel is een goede doorstroming en robuust verkeersnetwerk. In dat licht acht Twinsport het merkwaardig dat in het alternatievenonderzoek niet wordt vermeld, althans Twinsport heeft dit niet kunnen vinden, bij welk aantal motorvoertuigen er een goede doorstroming aanwezig is. Wanneer bijvoorbeeld bij een reductie van 1.200 motorvoertuigen per etmaal er al sprake zou zijn van een goede doorstroming zouden alle vier de alternatieven leiden tot de realisering van het beoogde doel. Alsdan zou het niet juist zijn om de Rembrandtbrug op dit thema zo veel beter te laten scoren dan nu is gedaan.
12. Verder valt op dat in bijlage 4 (notitie verkeersstromen) bij de effectrapportage een niet nader toegelichte weergave van het "*netto verkeerseffect westelijke randweg per alternatief*" is toegevoegd. Uit deze afbeeldingen leidt Twinsport af dat de verkeersreductie op genoemd wegvak bij een westelijke randweg het hoogst is in combinatie met de Rietveldbrug-varianten, namelijk -10%. Voor de Gildenbrug is dit -7% en de Rembrandtbrug -8%. Het is voor Twinsport niet duidelijk op welke wijze dit effect zijn weerslag heeft gekregen in de afweging tussen de alternatieven.
13. Wel ziet Twinsport in paragraaf 4.2.4.1 van de effectrapportage dat de robuustheid/toekomstbestendigheid van de alternatieven in relatie tot een volledige randweg is beoordeeld. In dit verband wordt geen melding gemaakt van voornoemde netto verkeerseffecten, hetgeen Twinsport verbaast. Dit moet nader worden toegelicht.
14. Wel wordt in paragraaf 4.2.4.1 ingegaan op de te treffen maatregelen om de alternatieven toekomstbestendig te kunnen maken. Twinsport valt in dit verband op dat ten aanzien van de Gildenbrug wordt vermeld dat de vormgeving van de huidige Gildenweg met bestaande inritten niet conform de inrichtingseisen van een hoofdverbindingsweg is, zoals die in de verkeersvisie gesteld zijn. Om daar wel aan te

voldoen, zouden de diverse uitritten van bedrijven die nu direct op de Gildenweg worden ontsloten, moeten worden opgeheven. Uitritten direct op de wegvakken leiden tot verkeersonveiligheid (zogenaamde kop-staartbotsingen) en bovendien hinderen ze de doorstroming. Het kruispunt Gildenweg/Hollandbaan dient tevens te worden aangepast. Ten aanzien van de Rembrandtbrug wordt vervolgens vermeld dat de te verwachte verkeersintensiteiten al zodanig zijn, dat de weg en de kruispunten reeds conform de inrichtingseisen van een hoofdverbindingsweg moeten worden aangelegd. Een verdere toename van verkeer zou alsdan zonder problemen kunnen worden afgewikkeld. De Gildenbrug scoort in dit verband negatief en de Rembrandtbrug positief.

15. Twinsport kan voornoemde afweging evenwel niet goed volgen. Uit voornoemde weergave van het "*netto verkeerseffect westelijke randweg per alternatief*" volgt namelijk dat het verkeer op de Gildenweg bij een randweg minder toeneemt dan zonder randweg. Zo bezien zou de Gildenweg reeds bij de aanleg van de Gildenbrug aan de inrichtingseisen van een hoofdontsluitingsweg moeten voldoen en niet pas later als gevolg van de komst van de randweg, net zoals dit geldt voor de Rembrandtbrug zoals hiervoor benoemd. Zo bezien is de Gildenbrug evengoed toekomstbestendig als de Rembrandtbrug. Ook is niet duidelijk waarom het kruispunt Gildenweg/Hollandbaan niet bij een Rembrandtbrug hoeft te worden aangepast, terwijl de Rembrandtbrug tot een hogere verkeersintensiteit (+257%) op de Hollandbaan leidt dan de Gildenweg (+229%). Deze alternatieven lijken dus ten onrechte verschillende scores te hebben gekregen in de effectrapportage.
16. Twinsport wijst in dit verband ook op paragraaf 4.2.3 'Gebiedsontwikkeling een meekoppelkansen' van de effectrapportage. Ook deze afweging acht Twinsport twijfelachtig. De Gildenbrug wordt in dit kader negatief beoordeeld omdat het vrachtverkeer en het laden en lossen niet goed bij elkaar passen op deze weg. De Gildenbrug zou ook niet bijdragen aan de revitalisering van het bedrijventerrein. De Rembrandtbrug wordt daarentegen als positief beoordeeld, omdat het tracé dwars door het (verouderde deel van het) bedrijventerrein is geprojecteerd.
17. Het verbaast Twinsport ten zeerste dat het wegbestemmen van haar recent gemoderniseerde pand tot iets positiefs wordt gedraaid, terwijl in paragraaf 4.2.6.7.4 van de effectrapportage hierover wordt opgemerkt dat deze variant tot een netto vermindering van lokale ruimte voor bedrijven leidt en een grote onzekere verandering behelst. Dit is tegenstrijdig. Nog merkwaardiger is het om dan de Gildenbrug negatief te beoordelen, omdat dat tracé niet dwars door bedrijven heen is geprojecteerd maar over een bestaande weg. Dit laatste zou juist als iets positiefs moeten worden aangemerkt. Saillant is het dan dat in de eerdere variantenafweging (bijlage 3 bij de effectrapportage) nog wordt vermeld dat een weg aan de oostzijde of in het midden het perceel van de gemeente aan westkant van het bedrijventerrein nabij de RZWI, alwaar een toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein is

voorzien, als kapitaalvernietiging wordt aangemerkt. Kennelijk is het alleen kapitaalvernietiging als een weg over onbebouwde gronden van de gemeente wordt geprojecteerd en niet als een weg over bebouwde gronden van Twinsport wordt geprojecteerd. Daar komt bij dat de Gildenbrug niet de revitalisering van het bedrijventerrein in de weg staat.

18. Verder wordt in het rapport kennelijk genegeerd dat er ook bedrijven, waaronder Twinsport, op de huidige wegen en ook op beoogde Rembrandttracé (moeten) uitweggen en dat die route dus ook wordt gebruikt door vrachtverkeer, alsmede voor laden en lossen. Onduidelijk is waarom dit aspect niet als een knelpunt voor de Rembrandtbrug wordt genoemd, maar voor de Gildenbrug wel. Dit is onzorgvuldig.
19. Tot slot valt op dat in tabel 14 in paragraaf 6.1 geen scores zijn opgenomen met betrekking tot de kosten van de varianten, terwijl duidelijk is dat de Rembrandtbrug de duurste variant is. De Gildenbrug is de minst dure variant. De levensduurkosten zijn daarnaast ook voor de Gildenbrug het laagst. Onduidelijk is waarom deze gegevens niet tot een score hebben geleid. Mede gelet op de aangenomen motie 'verzachten effecten Rembrandtbrug op schuldenlast' in de raad, dient dit aspect volgens Twinsport meer aandacht. Uit deze motie leidt Twinsport namelijk af dat de gemeente Woerden te veel schulden heeft en dat grote uitgaven zoals voor de Rembrandtbrug, mede gelet op de door de raad zelf gestelde uiterste grenswaarde, niet verantwoord zijn.
20. Een onderbouwing voor de keuze tussen een variant Oost en variant West binnen de Rembrandtbrug-variant trof Twinsport evenmin aan.
21. Al met al komt Twinsport tot de conclusie dat een deugdelijke onderbouwing waarom is gekozen voor voorliggende brugvariant niet aanwezig is. Zonder meer staat niet vast dat de andere alternatieven niet tot een vergelijkbaar resultaat kunnen komen gelet op de gestelde doelen, maar dan met aanmerkelijk minder bezwaren.

III. Verkeer

22. Het huidige gebruik van de gronden van Twinsport maakt het uitweggen en als gevolg daarvan laden en lossen mogelijk via de Kuipersweg. Ook tussen de gebouwen op de kadastrale percelen 777 en 1484 bevindt zich een bestaande uitweg, waarmee de opslaghallen achter het kantoor worden bevoorraad. Hier moeten de vrachtwagens achteruit inparkeren, omdat er geen omkeermogelijkheid aanwezig is op het perceel. Bevoorrading via de Touwslagerweg is onmogelijk. Ook zijn er parkeerplaatsen op eigen grond aanwezig.
23. In (de onderbouwing van) het geprojecteerde plan is met het voorgaande ten onrechte geen rekening gehouden. Dit wordt bevestigd door voornoemd (gebrekkig)

alternatievenonderzoek maar ook door het inrichtingsplan dat als bijlage 3 bij de toelichting is gevoegd. In dit inrichtingsplan is geen uitweg zoals hiervoor bedoeld weergegeven, terwijl deze mogelijkheid ook bij planuitvoering aanwezig dient te blijven. Twinsport verzoekt uw raad, indien u tot vaststelling zou overgaan, daarom om ten minste deze uitwegmogelijk te borgen in het plan en de verkeerskundige beoordeling van het plan aan de hand daarvan aan te passen. Ook zijn de beoogde parkeerplaatsen niet acceptabel, omdat deze niet naast de panden van Twinsport kunnen worden gerealiseerd.

IV. Stikstof

24. Twinsport merkt tot slot op dat er ten behoeve van het stikstofonderzoek er opnieuw moet worden gerekend aan de hand van de nieuwste AERIUS Calculator, voordat tot de conclusie kan worden gekomen dat geen passende beoordeling dient te worden opgesteld.



20227629

Van der Feltz advocaten
Postbus 85615
2508CH 'S-GRAVENHAGE
THE NETHERLANDS



R Aangetekend

D-A-1

Frankering betaald



3SXBLF6672908

Recommandé

NL

Gem. Woerden, gemeenteraad
- College van B&W
Team Ruimtelijke Plannen
Postbus 45
3440AA WOERDEN



3SXBLF6672908

P2202