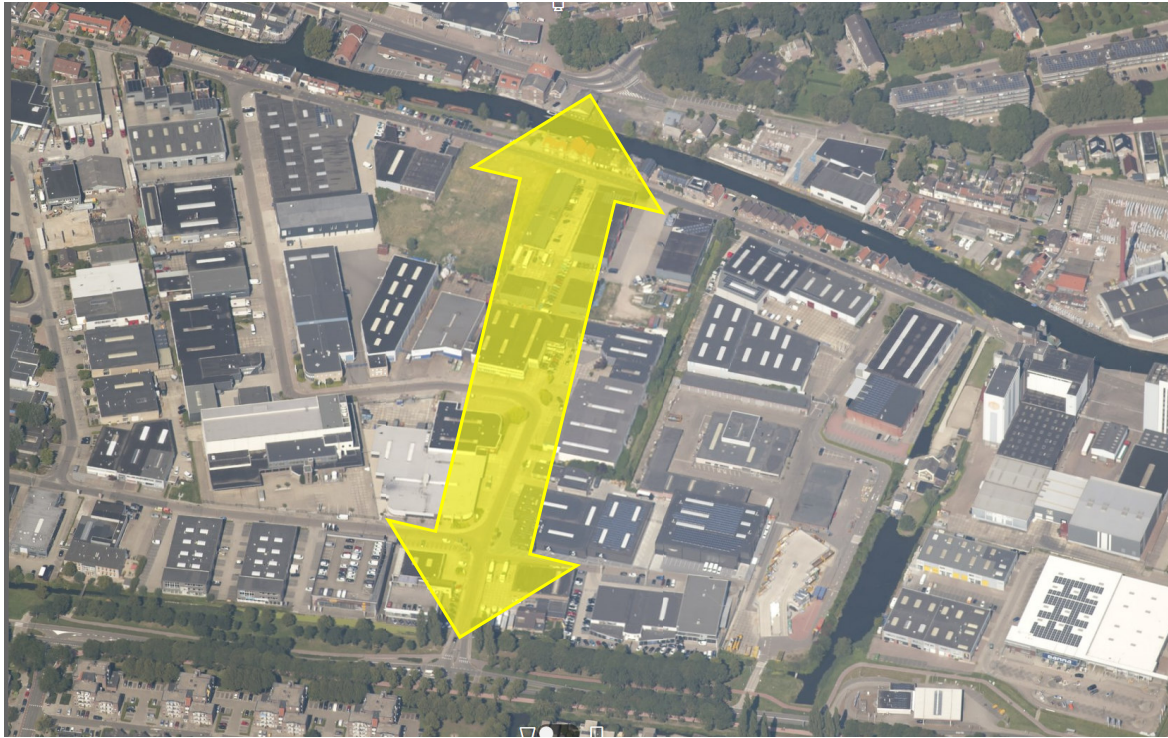


Brug Woerden-West

Stand van zaken uitwerking alternatief
Rembrandtbrug

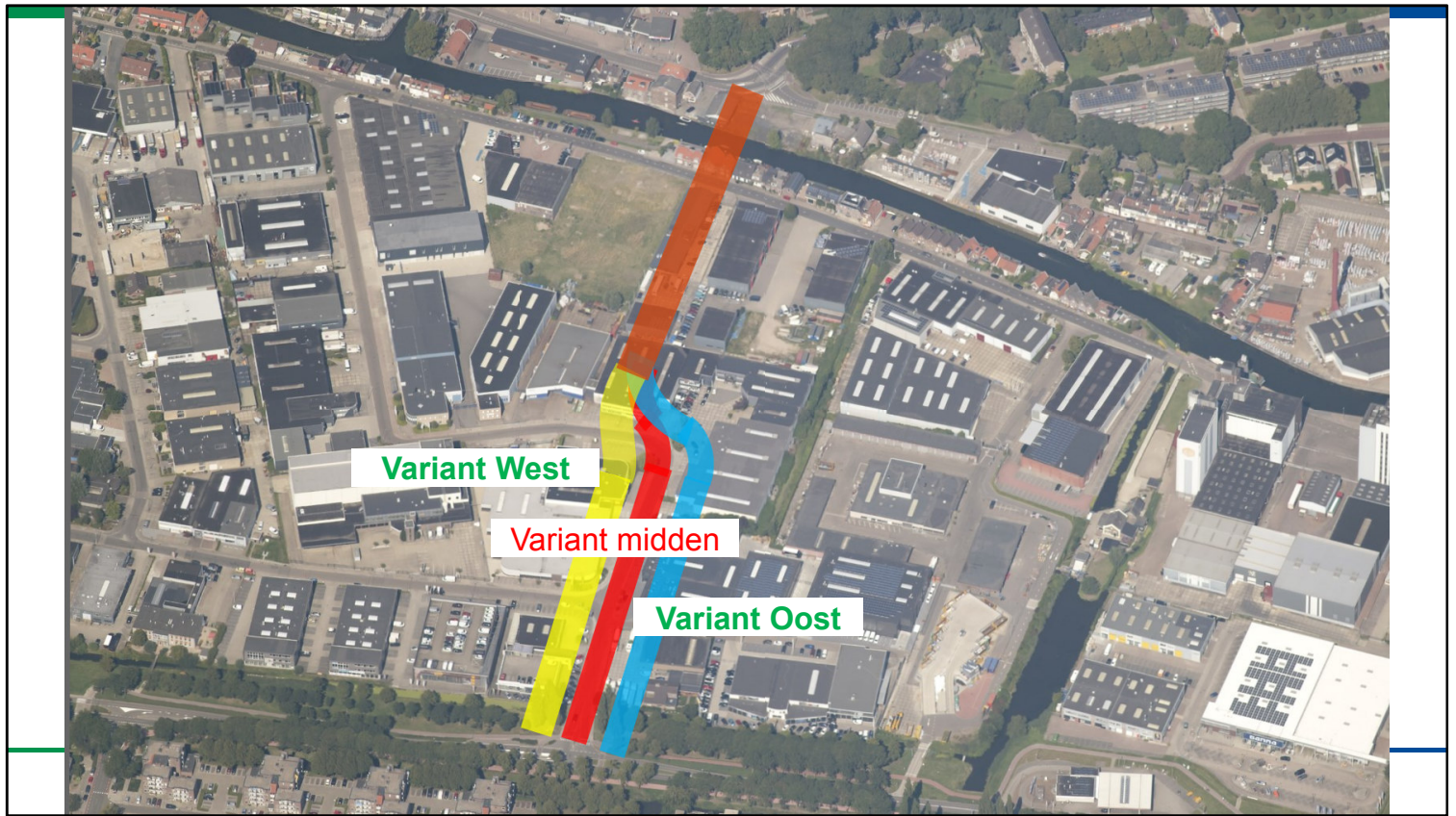
04-04-2020





04-04-2020

Uitkomst uit eerste analyse is dat - van de mogelijke varianten - alleen een directe verbinding tussen de kruising Leidsestraatweg – Rembrandtlaan en Hollandbaan – Kuipersweg kansrijk is.



Noordelijk tracé ligt vast. Zuidelijk deel is afhankelijk van kosten en toegevoegde waarde revitalisering, kansen die zich in de tijd voordoen. Variant 1 ging uit van behoud bedrijfspanden aan weerszijde van Kuipersweg. Uit de ontwerpogave is gebleken dat dit niet haalbaar is vanwege benodigde ruimte.

Alternatief Rembrandtbrug

*Uitwerking tracé
Verkeerskundig en stedenbouwkundig ontwerp*



Uitgangspunten Rembrandtbrug

- Tracé met zo min mogelijk kruispunten en erfonthoudingen
- Functioneren van het bedrijventerrein handhaven of verbeteren
- Tracé moet bijdragen aan revitalisering bedrijventerrein
- Tracé zo ontwerpen dat restgronden maximale opbrengst hebben
- Totale kosten (planfase, aankoop, sloop en realisatie) zo laag mogelijk houden.
- Elk tracé bezien in mogelijk ontwikkelingsperspectief

04-04-2020

Aan de hand van de genoemde uitgangspunten is gestart met de ontwerpogave en zijn de twee kansrijke varianten uitgewerkt.

Beoogde fasering

Fase 1

- Aankoop minimaal benodigde panden
- Realiseren tracé
- 1^e fase revitalisering: herinrichting openbare ruimte en verkoop uitgeefbare kavels

Opgenomen in
kosten en
opbrengsten

Fase 2

- Doorontwikkeling revitalisering

Beoogde concrete
doorontwikkeling

Fase 3

- Lange termijn eventueel: transformatie (Pannenbakkerijen; Barwoutswaarder-oost)

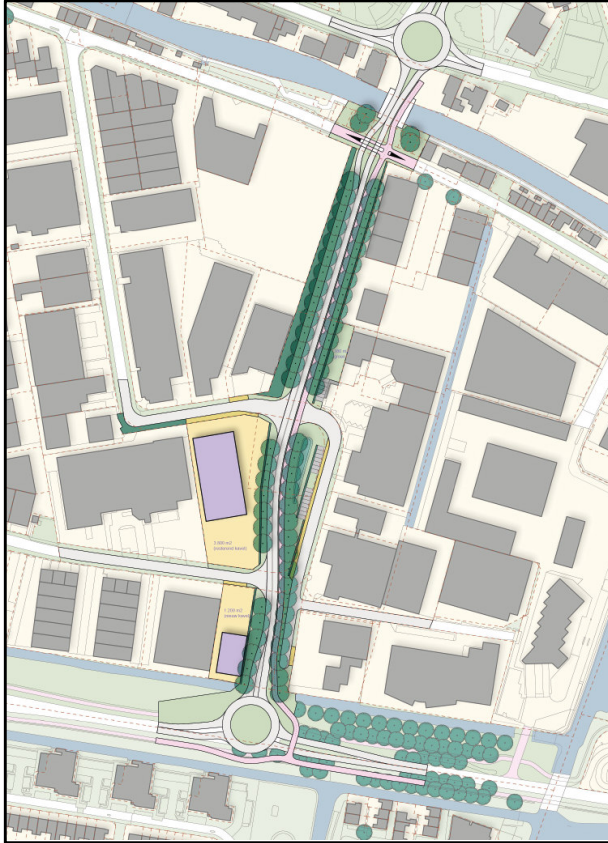
Aanvullende
overweging
Is niet uitgewerkt

04-04-2020

Fase 1 betreft het realiseren van het minimaal benodigde tracé en alles wat daarvoor nodig is. Dit omvat de huidige opdracht en is vertaald in een kostenraming.

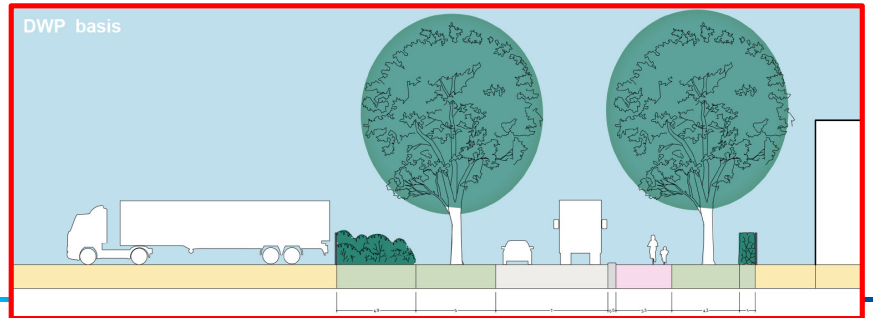
Fase 2: Deze fase gaat over de wenselijke doorontwikkeling, maar kan stapsgewijs na fase 1 plaatsvinden.

Fase 3: Geeft een lange termijn perspectief naar een mogelijke transformatie van binnenstedelijke ontwikkeling.



Variant West

- Ronde bij Rembrandtlaan meest logische oplossing
- Barwoutswaarder alleen als doorgaande route voor fietser en voetganger
- Huidige Kuipersweg gebruiken als ventweg voor bedrijven
- Eerste grote stap in revitalisering
- Kansen voor vervolgstappen, maar is afhankelijk van ondernemers

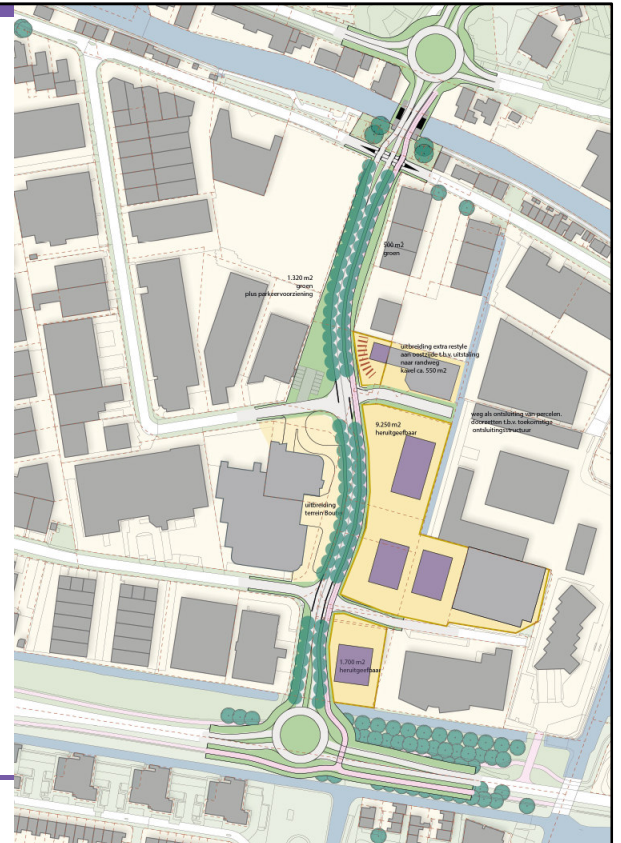
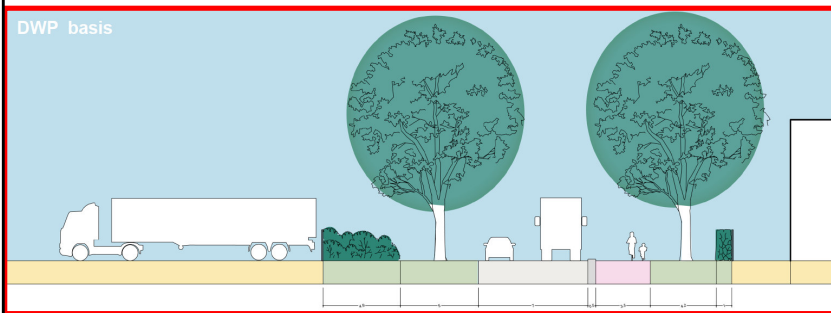


04-04-2020

Variant West geeft de meest wenselijke doorgaande structuur. Dit alternatief kenmerkt zich door de aankoop van de Peugeot dealer en het bedrijfspand van A-Ware. Vanwege de hoge bedrijfsinvesteringen in het pand is de aankoop van A-ware financieel gezien aanzienlijk. Het noordelijk deel van het tracé betekent de aankoop van woningen en panden en is ingrijpend, maar verschilt niet ten opzichte van de Oostelijke variant. Door toepassen van een ventweg kan het bedrijventerrein goed blijven functioneren. De zogenaamde restgronden (gronden die wel moeten worden aan gekocht, maar overblijven na realisatie van het tracé) kunnen her ontwikkeld worden. Hierdoor wordt de eerste stap gezet in de gewenste Revitalisering. Er liggen kansen om westelijk nader te ontwikkelen door vanuit revitaliseringsperspectief minder wenselijke bedrijven te verplaatsen en op huidige plek her te ontwikkelen.

Variant Oost

- Uitgangspunt behoud huidige bedrijfsprocessen en logistiek van bedrijf A-ware en daardoor goedkoper tracé
- Geen ventweg door noord/zuid-oriëntatie kavels
- Ontwikkeling vooral gericht op oostzijde tracé.



Het bedrijfspand van A-ware heeft aan de oostzijde een belangrijke laad/losdock (plaats waar vrachtwagens goederen laden en lossen). Vanwege de interne complexe bedrijfsprocessen is het niet eenvoudig om deze ingang te verplaatsen. Het ontwerp is daarom gericht op behoud van dit losdock. Door de nieuwe verkaveling op de restgronden aan de oostzijde te oriënteren naar noord en zuid is een ventweg niet noodzakelijk. Hierdoor is er meer uitgeefbare grond. Het noordelijk deel van het tracé verschilt niet van de westelijke variant. Ook hier liggen kansen om doodlopende structuren te veranderen naar doorgaande structuren.

Participatie

Na raadsbesluit

- Gesprekken bewoners, ondernemers en OKW/POVW (*prettig, meedenkend en constructief*).
- Adviesgroep-bijeenkomst (*nieuwe deelnemers, goede start, constructief*)
- 1^e Ateliersessie en Over-de-Brug-sessie (*Meedenkend maar ook kritisch. Zorgpunten geluid en fijnstof Hollandbaan en discussie i.r.t. doorontwikkeling naar eventuele randweg*)

Komende periode

- Door het Coronavirus nu geen fysieke bijeenkomsten, wel digitale bijeenkomsten en online dialoog.
- Vanwege weerstand en gevoel “onvoldoende participatie Rietveldbrug-West” afspraak dat als de raad dit alternatief als serieuze optie beschouwd als nog een participatieronde te organiseren

04-04-2020

De gesprekken met de bewoners en ondernemers tot op heden verlopen prettig en constructief. Helder mag zijn dat het voor een ondernemer meer een financiële afweging is en voor een bewoner dit veelal emotioneel een afweging vraagt. Gesprekken met bestuur OKW/POVW maken duidelijk dat zij voorstander zijn van nadere uitwerking Rembrandtbrug. De Adviesgroep is uitgebreid met vertegenwoordiger bewoners met directe belangen Rembrandtbrug, vertegenwoordiger bewoners Bomenkwartier en een bewoners die de nautische aspecten borgt. Ateliersessie was meedenkend maar ook kritisch, er is veel waardevolle input opgehaald. Door het Coronavirus zetten we nu andere middelen in om betrokkenen goed te informeren en proberen online dialoog op te starten. Vanwege onvrede bij enkele bewoners rondom alternatief Rietveldbrug-West de afspraak dat als raad dit alternatief als serieuze optie beschouwd hier alsnog aanvullend participatieronde plaats vindt.

Conditionerende onderzoeken

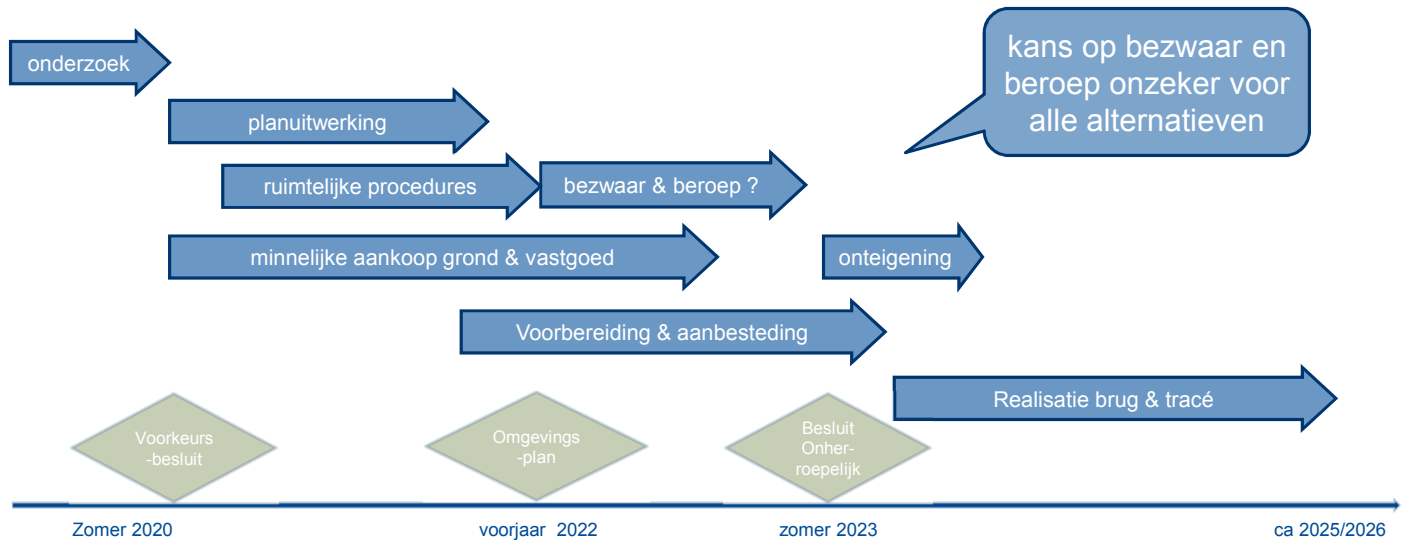
	Variant 2 (west)	Variant 3 (oost)
Bodem	✓	✓
Archeologie	✓	✓
Kabels en Leidingen	✓	✓

04-04-2020

Op basis van de conditionerende thema's als bodem, archeologie en Kabels en Leidingen kan gesteld worden dat er geen significante belemmeringen zijn die het tracé onmogelijk maken.

Tijdplanning voor alle bruglocaties

Planning: is niet anders dan andere alternatieven. Bij elk alternatief aanzienlijk kans op onteigeningsprocedure



04-04-2020

De bovenstaande afbeelding is een globale weergave van de verwachte planning en doorlooptijden van bepaalde aspecten om de brug uiteindelijk te realiseren. Omdat in elk alternatief een gerechtelijke procedure of onteigeningsprocedure reëel is, is geen onderscheid te maken tussen de alternatieven.

Uitgangspunten kostenraming

- Civiele raming Gildenbrug is vertaald naar ontwerp Rembrandtbrug
- 10% meer onzekerheid in kostenraming dan bij Rietveldbrug en Gildenbrug (35% vs. 25%)
 - *Oorzaak: groot deel is aankoop vastgoed en is aanzienlijk conjectuurgevoelig*
- Globale grond- en vastgoedraming Sweco is gevalideerd en uitgebreid door expert taxaties en onteigeningsprocedures.
- Netto kostenraming = investering - opbrengst

04-04-2020

Om de kostenraming goed te kunnen begrijpen is het belangrijk eerst helder te zijn over de uitgangspunten. De hier bovenstaande uitgangspunten zijn gebruikt om de kostenraming op te stellen.

Kostenraming Rembrandtbrug

- De kostenraming van de beide varianten ligt in een range van **20-24 mln. euro**.
- De westelijke variant is iets duurder dan de oostelijke variant.
- OMU is positief omtrent tracé en bijbehorende revitalisering. OMU ziet rol voor zichzelf. Financiële bijdrage OMU/Provincie is zeker kansrijk vanwege revitalisering en ontwikkelingsperspectief.

Komende periode...



Periode tot begin mei

- Ontwerp nader uitwerken incl. vormgeven kruispunten
- Maatschappelijke kosten-baten-analyse uitvoeren
- Effectrapportage en eindrapportage opstellen
- Advies/uitspraak OMU
- Participatie zoals gepresenteerd (incl. avond Rietveldbrug-West)
- Technische sessie raad inplannen

