

RAADSINFORMATIEBRIEF

Van

college van burgemeester en wethouders

Vergadering van

29 juni 2021

Kenmerk

Z/21/019251 / D/21/025425

Portefeuillehouder

Tymon de Weger

Portefeuille

Verkeer en Vervoer

Opsteller

Buchner, Max

Onderwerp

RIB vaststellen voorontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug

Kennisnemen van

De voortgangsrapportage van het project Rembrandtbrug.

Inleiding

Op 15 oktober 2020 heeft de gemeenteraad het besluit genomen om de Rembrandtbrug te realiseren. Conform het vastgestelde raadsvoorstel betekent dit dat eind 2026 de Rembrandtbrug en het tracé gerealiseerd moeten zijn. In het raadsbesluit verzoekt de raad om een bestemmingsplan of omgevingsplan op te stellen om zo het voorkeursbesluit voor de Rembrandtbrug juridisch / planologisch te borgen. Door middel van deze brief informeren wij u over de vaststelling van het voorontwerp bestemmingsplan ter publicatie volgens de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform Afdeling 3.4. van de Awb. Daarnaast informeren wij u - zoals eveneens in de raad afgesproken - over de voortgang van het project Rembrandtbrug.

Kernboodschap*Procedure en planning*

Met de vaststelling van het voorontwerp bestemmingsplan zetten wij een eerste stap in de ruimtelijke procedure om te komen tot een door uw Raad vast te stellen bestemmingsplan. Het voorontwerp bestemmingsplan wordt in de maanden juli en augustus 8 weken ter inzage gelegd. Dit is vanwege de vakantieperiode een extra lange termijn zodat een ieder dan in de gelegenheid om een inspraakreactie te geven op het plan. Door het voorontwerpbestemmingsplan te publiceren, scheppen we duidelijkheid voor de direct belanghebbenden, hebben we een juridische basis om met de eigenaren van de diverse vastgoedobjecten concretere afspraken te maken en vragen we onze mede bestuursorganen en wettelijke adviseurs formeel advies over het voorontwerpbestemmingsplan. Hiermee geven wij invulling aan het open planproces dat wij willen volgen om te komen tot een gedragen besluit.

De ingekomen inspraakreacties en adviezen van de mede-bestuursorganen en wettelijke adviseurs verwerken wij in het ontwerp bestemmingsplan. Het ontwerp bestemmingsplan wordt volgens de huidige planning in december 2021 inclusief inspraaknota ter inzage gelegd. Belanghebbenden zijn dan in de gelegenheid om hier een zienswijze op in te dienen. In het voorjaar van 2022 stellen wij een bestemmingsplan op inclusief zienswijzennota die wij uw Raad ter vaststelling

aanbieden. Na vaststelling door uw Raad staat eventueel beroep bij de Raad van State open.

Afweging oostelijk of westelijk tracé

In het raadsbesluit van oktober 2020 is nog geen definitieve keuze gemaakt tussen het oostelijke of het westelijke tracé over bedrijventerrein Barwoutswaarder. In dit voorontwerpbestemmingsplan is gekozen voor de oostelijke variant. Beide varianten zijn op ruimtelijke aspecten (zoals verkeerkundig, stedenbouwkundig en milieukundig) niet onderscheidend. De kosten voor de westelijke variant liggen echter beduidend hoger dan voor de oostelijke variant. Dit verschil wordt voornamelijk ingegeven door de getaxeerde verwervingskosten. Bij de westelijke variant zijn deze ook naar actueel inzicht hoger dan bij de oostelijke. Om deze reden is de oostelijke variant nader uitgewerkt.

Voorontwerp bestemmingsplan

In het voorontwerp bestemmingsplan leggen we vast welk ruimtebeslag nodig is voor de infrastructurele maatregelen. Het gaat dan om de rotonde bij de Rembrandtlaan, de nieuwe brug over de Oude Rijn, het nieuwe tracé tussen de Oude Rijn en de Hollandbaan en de rotonde bij de Hollandbaan. Ook het ruimtebeslag voor het kruispunt Hollandbaan - Molenvlietbaan wordt vastgelegd. Deze bestemmingen zijn als bestemming "verkeer" vastgelegd (Zie plankaart). Binnen deze bestemming is het wegprofiel voorzien waarbij ook ruimte is voor groen zoals laanbeplanting. Daarnaast zijn een aantal plekken in het gebied bestemd als "groen". Deze ruimten zijn aansluitend van belang voor de inpassing van de weg in het gebied. Verder zijn de bestaande bestemmingen, die de realisatie van de Rembrandtbrug niet in de weg staan, overgenomen. Denk hierbij onder andere aan de dubbelbestemming 'Archeologie' en "Hoogwaterbeschermingszone".

Verkeer

In het ontwerp dat ten grondslag ligt aan het voorontwerp bestemmingsplan is uitgegaan van het verkeerskundige ontwerp zoals opgenomen in bijlage 1 van deze brief. In het ontwerp is uitgegaan van een éénrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg. Hiervoor is voorlopig gekozen omdat aan beide zijden van het tracé rotondes zijn voorzien en éénrichtingsfietspaden er voor zorgen dat ook op de rotonde in één richting wordt gefietst. Het bedrijventerrein wordt ontsloten door twee volledige voorrangskruispunten. Hiermee zijn alle resterende percelen en bedrijven bereikbaar en worden doodlopende structuren voorkomen. Het nadeel is dat het kruispunt Touwslagersweg dicht op de rotonde ligt. Afhankelijk van de inspraakreacties en de nadere analyse van de verkeerssituatie in detail kan deze afweging nog wijzigen.

Het kruispunt Molenvlietbaan - Hollandbaan wordt ingericht als kruispunt met verkeerslichten. Hierbij is uitgegaan van drie opstelstroken op de hoofdrichting (Hollandbaan) en twee opstelstroken op de zijrichtingen. Hiermee wordt het ruimtebeslag van dit kruispunt zoveel mogelijk beperkt en worden kosten bespaard. Het kan zijn dat de afweging tussen de aspecten doorstroming, verkeersveiligheid en (geluids-)overlast maakt dat er nog alternatieve oplossingen voor dit kruispunt worden voorgesteld na consultatie van adviseurs en bewoners.

Geluid

Wetgeluidhinder. Uit de resultaten blijkt dat voor de Hollandbaan is sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en dient voor acht woningen een hogere waarde te worden aangevraagd. Dit houdt in dat voor deze woningen een aantekening wordt gemaakt in het Kadaster voor wat betreft de vastgestelde hogere waarde. Tevens dient voor deze woningen een onderzoek uitgevoerd te worden om te beoordelen of het akoestisch binnenniveau voldoet aan de waarden in het Bouwbesluit. Indien het akoestisch binnenniveau niet gegarandeerd kan worden zal aanvullende gevelwering beoordeeld en uitgevoerd moeten worden.

Voor de Leidsestraatweg geldt dat een hogere waarde voor zes woningen van toepassing is. In onderstaande tabel zijn desbetreffende adressen en bijbehorende geluidbelasting weergegeven.

adres	geluidbelasting Hollandbaan (Lden [dB]) incl aftrek	cumulatieve geluidbelasting [dB] excl aftrek	als gevolg van reconstructie
Waaloord 54	50	59	Hollandbaan
Waaloord 55	51	59	Hollandbaan
Waaloord 56	51	59	Hollandbaan
Waaloord 57	53	60	Hollandbaan
Waaloord 58	53	60	Hollandbaan
Waaloord 59	54	61	Hollandbaan
Waaloord 60	54	62	Hollandbaan
Kuipersweg 41	56	63	Hollandbaan
Leidsestraatweg 134	60	65	Leidsestraatweg

adres	geluidbelasting Hollandbaan (Lden [dB]) incl aftrek	cumulatieve geluidbelasting [dB] excl aftrek	als gevolg van reconstructie
Rembrandtlaan 140	50	62	Leidsestraatweg
Rembrandtlaan 142	53	62	Leidsestraatweg
Rembrandtlaan 144	54	62	Leidsestraatweg
Rembrandtlaan 146	55	62	Leidsestraatweg
Rembrandtlaan 148	57	63	Leidsestraatweg

Uit het akoestisch onderzoek blijkt verder dat de aanleg van het nieuwe tracé bij 1 woning en twee appartementengebouwen leidt tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In onderstaande tabel zijn desbetreffende adressen en bijbehorende geluidbelasting weergegeven. De woningen Barwoutswaarder 34 t/m 50 zullen worden aangekocht en gesloopt omdat ze op of te nabij het tracé liggen.

adres	geluidbelasting nieuwe weg (Lden [dB]) incl aftrek	cumulatieve geluidbelasting [dB] excl aftrek
Leidsestraatweg 229 (8 appartementen)	54	67
Kuipersweg 41	57	63
Wederikveld 125-155 (8 appartementen)	50	63

Voor de overige woningen dienen hogere grenswaarden te worden vastgesteld.

Voor alle genoemde woningen is onderzocht of het mogelijk is om traditionele maatregelen te treffen aan de bron en in de overdracht. Uit het onderzoek blijkt dat de traditionele bronmaatregelen vanwege de ligging van woningen nabij kruispunten niet mogelijk zijn. Het toepassen van een stiller wegdek is niet mogelijk op kruispunten in verband met het risico op schades door het ‘wringen’ van de autobanden van het verkeer. Hierdoor neemt de levensduur van het asfalt sterk af. In binnenstedelijk gebied zoals bij de Rembrandtlaan zijn overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen) moeilijk inpasbaar en leiden deze tot onoverzichtelijke verkeerssituaties. Om deze reden zijn overdrachtsmaatregelen geen reële optie om de geluidbelasting te verlagen. Voor deze woningen worden gevelmaatregelen onderzocht om het geluidniveau binnen te garanderen. Daarnaast gaan we in de nader uitwerking op zoek naar inpassingsmaatregelen die kunnen bijdragen aan het verminderen van de hinderbeleving.

Hollandbaan en Rembrandtlaan

Als gevolg van de aanleg van de Rembrandtbrug nemen de intensiteiten op de Hollandbaan ter hoogte van het fietstunneltje toe met 23%. In de 2023 rijden er 11.100 motorvoertuigen en in de nieuwe situatie in 2036 zullen dat er 14.300 motorvoertuigen zijn. Het geluid langs de Hollandbaan neemt hierdoor toe met ongeveer 1 dB. In de autonome ontwikkeling in 2036 rijden er 11.600 motorvoertuigen per etmaal. De komst van de Rembrandtbrug zorgt voor een toename ten opzichte van de autonome ontwikkeling van 2.700 motorvoertuigen.

In de huidige situatie rijden er 9.200 motorvoertuigen op de Rembrandtlaan en in 2036 zijn dit er 8.600 motorvoertuigen. De Rembrandtbrug zorgt er voor dat de situatie op de Rembrandtlaan licht verbeterd.

Verkeersvisie

In de verkeersvisie is beschreven dat bij het beperken van de geluidhinder door het wegverkeer gewerkt wordt conform het ALARA-principe (as low as reasonably achievable). Momenteel hebben wij de akoestische

effecten in beeld. De volgende stap is om te onderzoeken in welke wijze er invulling gegeven kan worden aan het ALARA-principe. Hierbij kijken wij ook naar de samenhang met het opstellen van het gemeente brede lucht- en geluidplan dat momenteel in de nadere uitwerking van de verkeersvisie door ons wordt opgesteld.

Jaagpad

Het Jaagpad heeft als verbinding van de binnenstad met het buitengebied cultuurhistorische en recreatieve waarde. Vanuit het behoud van deze verbinding is het wenselijk om een ongelijkvloerse kruising te realiseren. Tegelijkertijd geldt een ongelijkvloerse kruising met het Jaagpad geen onderdeel uitmaakt van de huidige voorkeursalternatief zoals deze door uw Raad is vastgesteld. Het ongelijkvloers kruisen zou daarmee een extra investering vragen.

Uit een uitgevoerde analyse blijkt dat ook bij een gelijkvloerse kruising een zorgvuldige en veilige inpassing van het Jaagpad mogelijk is. Dit kan daarbij worden uitgevoerd voor veel lagere extra investeringskosten dan een onderdoorgang (€50-€100 duizend vs. €1-€1,5 miljoen), zelfs als een deel van de kosten voor een onderdoorgang uit cofinanciering door derden komt. Hoewel het jaagpad is opgenomen in het ontwerp van de omgevingsvisie ontbreekt nog een meer geconcretiseerde visie en aanpak voor de inrichting van de Oude Rijn en het Jaagpad voor de lange termijn. Vanuit het project Rembrandtbrug is er op dit moment geen aanleiding om te zoeken naar een oplossingsrichting waarbij het Jaagpad het Rembrandttracé ongelijkvloers kruist. Mocht vanuit het ruimtelijke en erfgoedbeleid hier de komende tijd wel een aanleiding toe ontstaan dan kan het ontwerp voor de brug hier nog op aangepast worden. Een onderdoorgang voor het Jaagpad maakt op dit moment geen onderdeel uit van het voorontwerpbestemmingsplan, maar wordt hiermee niet onmogelijk gemaakt.

Samenhang met herstructurering bedrijventerrein Barwoutswaarder

Het voorontwerp bestemmingsplan betreft het mogelijk maken van de realisatie van de infrastructuur van het Rembrandttracé en de benodigde ontsluitingsstructuur op het bedrijventerrein. Dit voorontwerpbestemmingsplan legt de infrastructurele basis voor een toekomstige herstructurering en revitalisering van het bedrijventerrein. Door als overheid te investeren in de openbare ruimte nodigen wij bedrijven uit om ook te investeren in hun pand en omliggende terreinen. Met de aankoop van de ruimte voor het tracé komen waarschijnlijk ook kavels vrij voor herontwikkeling. Bij de herontwikkeling zetten wij, waar mogelijk samen met de grondeigenaren, in op het versterken van het functioneren van het gebied en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.

Stikstofdepositie

In het kader van het voorontwerp bestemmingsplan zijn er stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen toename van stikstofdepositie is binnen 5 km van het projectgebied. Echter huidige jurisprudentie vraagt ook om berekeningen verder dan 5 km. Een rekentool is hiervoor nog niet beschikbaar. In de volgende fase wordt nader onderzoek gedaan op basis van de dan geldende jurisprudentie en de dan beschikbare rekentool. Op dit moment kunnen wij dan ook nog niet met zekerheid uitsluiten dat er zich toch toename voordoen op de Natura2000-gebieden op verre afstand van ons projectgebied.

Duurzaamheid

In het plan is extra ruimte op genomen in de bermen van de weg om extra water te buffer, hiermee dragen we bij aan de klimaatadaptatie van de Barwoutswaarder. In het vervolgtraject werken we dit verder uit en onderzoeken wij in hoeverre dit plan ook een bijdrage kan leveren aan andere duurzaamheidsambities, denk hierbij onder andere aan energietransitie en circulariteit.

Grondverwerving

Om het project te kunnen realiseren moeten gronden aangekocht worden. Het gaat hierbij om 8 woningen (Barwoutswaarder 34 t/m 50) en verschillende bedrijven. Voor de woning aan de Leidsestraatweg 227 gaan we nu ervan uit dat deze kan blijven staan, maar dat is op dit moment niet zeker. Hiertoe wordt het ontwerp nader uitgewerkt en onderzocht of het werk gemaakt kan worden met behoud van deze woning.

Met de eigenaren van de aan te kopen panden en percelen zijn reeds verschillende gesprekken gevoerd. Deze gesprekken zetten wij door. Wij zetten zoveel mogelijk in op minnelijke verwerving. Tegelijkertijd kunnen wij niet uitsluiten dat voor een aantal dossiers uiteindelijk overgegaan moet worden tot onteigening. Wij houden u in volgende voortgangsrapportages op de hoogte van de voortgang.

Participatie

Het participatieproces is inmiddels weer opgestart. Op woensdag 28 april is een brede (digitale) informatieavond georganiseerd. We hebben hierover gecommuniceerd op het platform www.brugwoerdenwest.nl, op de sociale media van de gemeente, via de Woerdense Courant en hebben ruim 1.000 huis-aan-huis brieven verspreid. Deze avond is bijgewoond door 40 belangstellenden. We hebben een presentatie gegeven en ruimte genomen om vragen te beantwoorden. Op het platform www.brugwoerdenwest.nl kunt u deze presentatie en de beantwoording van de vragen terugvinden.

Op maandag 10 mei hebben we een werksessie georganiseerd met het deelgebied Hollandbaan - Molenvlietbaan - Kuipersweg. Ook hier via de bovenstaande middelen over gecommuniceerd. Bij deze avond waren 5 omwonenden aanwezig. Tijdens deze avond is voornamelijk gesproken over de nut en noodzaak om het kruispunt Hollandbaan - Molenvlietbaan om te vormen naar een kruispunt met verkeerslichten. In aanloop naar het ontwerpbestemmingsplan zullen wij deze nut- en noodzaak nader onderbouwen. Op dit moment is dat niet mogelijk, omdat er geen representatieve verkeerssituatie is rond de huidige rotonde. Door de schoolsluitingen van de afgelopen maanden maken veel minder scholieren gebruik van de rotonde om over te steken. In een normale werkweek is dit de maatgevende verkeerssituatie. In het nieuwe schooljaar zullen wij hier tellingen laten uitvoeren en een uitgebreide verkeerskundige analyse om de nut- en noodzaak van de reconstructie nader te onderbouwen.

Op dinsdag 18 mei is een werksessie georganiseerd met het deelgebied Brug en omgeving. Hier waren 15 personen aanwezig en er zijn diverse aandachtspunten naar voren gekomen. Dit betrof onder andere het belang van een gedegen geotechnisch onderzoek en daaruit volgende maatregelen om mogelijke overlast van wachtend vaarverkeer voor de brug tegen te gaan.

Naar mate het open planproces vordert en het plan meer en meer concreter wordt krijgt het omgevingsmanagement een andere dynamiek. De beperkte opkomst bij recente bijeenkomsten kan mogelijk worden verklaard uit het feit dat we nu in een andere projectfase zijn die alleen een meer specifieke doelgroep aanspreekt, maar kan ook mede verklaard worden door de noodgedwongen digitale werkvorm. De groep direct belanghebbende wordt kleiner maar de belangen zijn concreter en tastbaarder. Maatwerk is hierbij geboden. Wij zetten daarom onze ingeslagen weg waarbij 1 op 1 gesprekken en gesprekken met specifieke groepen rond een locatie voort. Ook in het vervolgproces willen wij de ruimte geven aan belanghebbende om samen met ons te zorgen voor een zo goed mogelijke inpassing van de weg in de directe leefomgeving van deze bewoners/bedrijven. We verwachten dat niet alleen digitaal te hoeven werken met betrokkenen waardoor we ook meer mensen in de gelegenheid stellen deel te nemen aan het proces.

Financiën

Wij hebben een review laten uitvoeren op de kostenraming uit de vorige fase. Het huidige wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het voorontwerpbestemmingsplan past binnen de scope zoals deze is vastgesteld in oktober 2020. Daarnaast is er het risico waarop de gemeente geen invloed heeft van hogere bouw- en verwervingskosten door aan de ene kant toegenomen schaarste aan grondstoffen/ bouwmaterialen en aan de andere kant de harde stijging van de vastgoedprijzen. Met name het vastgoedrisico lijkt daadwerkelijk op te gaan treden. Passend bij professioneel projectmanagement en financieel beheer worden van risico's waarbij de kans zeer groot is dat ze zich daadwerkelijk voordoen, de financiële gevolgen in de kostenraming en het budget verwerkt. Het college heeft het voornemen om het risico nader te kwantificeren en vervolgens in de begroting het effect op de toekomstige kapitaallasten te verwerken. Verder worden de reacties uit deze inspraakronde verwerkt en daarbij het ontwerp en de raming nader in detail uitgewerkt. Bij het vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan aan het eind van dit jaar ontstaat meer zicht op de

werkelijk te verwachte infrastructurele bouwkosten en neemt de onzekerheidsmarge af. Op dit moment is de verwachting dat de scope gerealiseerd kan worden binnen het beschikbare budget. Mocht hierover eerder helderheid ontstaat dan informeren wij uw raad op de gebruikelijke wijze.

Vervolg

Na ons besluit tot vaststelling van het voorontwerpbestemmingsplan leggen wij dit plan 8 weken ter inzage. De ingekomen in spraakreacties en adviezen van de mede bestuursorganen en wettelijke adviseurs verwerken wij in het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerp bestemmingsplan wordt volgens huidige planning december 2021 inclusief inspraaknota ter inzage gelegd. Belanghebbende zijn dan in de gelegenheid om hier een zienswijze op in te dienen. In het voorjaar van 2022 stellen wij een bestemmingsplan op inclusief zienswijzennota die wij uw raad ter verstelling aanbieden. Na vaststelling door uw raad staat beroep bij de Raad van State open. Parallel aan dit proces gaan wij door met de minnelijke verwerving van de benodigde gronden. Wij houden uw raad op de hoogte van de voortgang.

Dit proces doorlopen wij door op verschillende momenten en door in verschillende vormen de omgeving te betrekken. Naast de formele terinzagelegging van dit voorontwerpbestemmingsplan organiseren wij informatiebijeenkomsten waarin wij de omgeving informeren over de huidige inhoud van het plan. Daarnaast gaan wij na de zomer verder met het inpassen van het wegontwerp in de omgeving en het opstellen van een landschapsplan. Ook hierbij betrekken wij de omwonende en de bedrijven om zo samen te komen tot een goede inpassing van de weg in zijn omgeving. Dit doen wij per deelgebied zodat wij met de juiste mensen de juiste diepgang kunnen bereiken

Overige te rapporteren voortgang

Motie Overlast Hollandbaan

Uw raad heeft een motie aangenomen om - in samenspraak met omwonenden - maatregelen uit te werken die de overlast die is ontstaan door de recente uitbreiding van de kruising Hollandbaan - Waardsebaan en die in de toekomst groter wordt door het project Rembrandtbrug te beperken. Hiermee zijn we aan de slag gegaan. Wateroverlast die ontstond in tuinen als gevolg van een hoger aangelegde fietspaden wordt op dit moment aangepakt. Er is met bewoners een plan gemaakt om groen dat verloren is gegaan zo goed en snel mogelijk weer aan te helen en herstellen. Over een deel is overeenstemming bereikt. Over een tweede deel wordt dit binnenkort verwacht. Het groenherstel wordt in het planseizoen in het najaar uitgevoerd. Daarnaast is er onderzoek gedaan naar de geluidsoverlast en mogelijke maatregelen om de snelheden op de betreffende wegen en het kruispunt te verlagen en geluidshinder te beperken. Gezocht wordt naar een pakket maatregelen dat wezenlijk bijdraagt aan het verminderen van de overlast en tegelijkertijd haalbaar en betaalbaar is. Daarbij kijken we enerzijds naar maatwerk voor het gebied Hollandbaan-Waardsebaan, maar bezien we een en ander ook breder. Hierbij gaat het dan enerzijds om het gebied dat in de toekomst beïnvloedt wordt door de aanleg van de Rembrandtbrug en anderzijds de nadere beleidsvorming ten aanzien van geluidsmaatregelen Woerden breed. In het najaar hopen we na overleg met bewonersgroeperingen met uitgewerkte voorstellen te komen en kan hierover het gesprek in de raad plaats vinden.

Kavel tussen RWZI en Bedrijventerrein Barwoutswaarder

De kavel tussen RWZI en Bedrijventerrein Barwoutswaarder (vaak Reviconterrein genoemd) kan na de keuze voor de Rembrandtbrug benut worden voor ontwikkeling van het bedrijventerrein. Het college zal kaders hiervoor formuleren en een bestemmingsplan voorbereiden zodat ook deze kavel (voor een deel) beschikbaar komt als mogelijkheid om bedrijven uit te plaatsen die nu nog gevestigd zijn aan of in de nabijheid van het tracé van de Rembrandtbrug.

Herstructurering

Zoals in een motie gevraagd die het college als extra aanmoediging heeft opgevat voor de eerder gekozen koers heeft het college samenhang benadrukt naar alle stakeholders van het belang van de herstructurering van Barwoutswaarder, de besluitvorming over schuifruimtelocaties en de Rembrandtbrug. Die samenhang blijkt ook in gesprekken met de diverse bedrijven in het gebied van de Rembrandtbrug. Inhoudelijk en organisatorisch willen we de verschillende projecten enerzijds zelfstandig houden maar zullen we wel de samenhang steeds meer aanbrengen door meer verbinding aan te brengen tussen de kaders voor de gebiedsontwikkeling en de diverse deelprojecten.

Bijlagen

Voorontwerpbestemmingsplan Rembrandtbrug

- Bijlage I Plankaart (is onderdeel van Toelichting Bestemmingsplan)

Bijlage bij het bestemmingsplan

- Bijlage II-Ontwerpnota infra
- Bijlage III -Akoestisch onderzoek wegreconstructie nieuwe weg
- Bijlage IV-Stikstofdepositie- en luchtkwaliteit -onderzoeken
- Bijlage V-Quickscan natuur Rembrandtbrug
- Bijlage VI-Waterparagraaf
- Bijlage VII-Archeologisch vooronderzoek
- Bijlage VIII -Milieuhygiënisch vooronderzoek (water)bodem
- Bijlage IX-Rapportage inventarisatie kabels en leidingen

D21025877 Notitie Jaagpad
